PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2016-2017-2018

Adopté – Conseil d'administration
11 décembre 2015

FAIRE BOUGER LES CHOSES

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CCC	Commande centralisée de la circulation
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DA	Dossier d'affaires
DAF	Dossier d'affaires final
DO	Dossier d'opportunité
DPS	Dossier de présentation stratégique
FAP	Fiche d'avant-projet
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Gestion de projet standardisée
IQ	Infrastructure Québec
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	Origine-Destination
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPP	Partenariat public-privé
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SQI	Société québécoise des infrastructures
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	*Transit-oriented development*

SOMMAIRE

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 6

MÉTHODOLOGIE 7

SYNTHÈSE DU PTI 2016-2017-2018 10

FINANCEMENT DES PROJETS INSCRITS AU PTI 2016-2017-2018 16

PROJETS MAJEURS 19

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE 27

Mobilité et modes d'accès durables 28

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite 29

PROJETS EN RÉALISATION 30
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 31
ENVELOPPE DE CONCEPTS 31

Coordination intermodale et tarification 32

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 33
ENVELOPPE DE CONCEPTS 33

Qualité de service et information à la clientèle 34

PROJETS EN RÉALISATION 35
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 36
ENVELOPPE DE CONCEPTS 37

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS 39

Terminus et stationnements 41

PROJETS EN RÉALISATION 43
ENVELOPPE DE CONCEPTS 44

Voies réservées et mesures préférentielles 45

PROJETS EN RÉALISATION 47
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 48
ENVELOPPE DE CONCEPTS 48

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE 51

Flotte de trains de banlieue 53

PROJETS EN RÉALISATION 54
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 55

Infrastructures communes 57

PROJETS EN RÉALISATION 59
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 60
ENVELOPPE DE CONCEPTS 61

Ligne Deux-Montagnes 63

Ligne Vaudreuil-Hudson 65

Ligne Saint-Jérôme 67

Ligne Mont-Saint-Hilaire 69

PROJET EN RÉALISATION 71
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 71
ENVELOPPE DE CONCEPTS 71

Ligne Candiac **73**

PROJET EN RÉALISATION 75
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 75
ENVELOPPE DE CONCEPTS 75

Ligne Mascouche **77**

MESURES D'ATTÉNUATION **81**

PROJETS EN RÉALISATION 82
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 83
ENVELOPPE DE CONCEPTS 83

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **85**

ANNEXE B AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES **89**

PTI 2016-2017-2018 : dans la stricte lignée du précédent

C'est un fait connu : l'organisation des transports collectifs dans la région métropolitaine devrait connaître des changements majeurs dans les mois à venir, tant sur le plan de la planification que de l'exploitation des services. Dans ce contexte de gouvernance à redéfinir, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) présente un Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 qui s'inscrit dans la continuité de la programmation triennale précédente. La poursuite des projets qui y étaient identifiés en a guidé l'élaboration, tout comme le maintien des budgets de projets qui y avaient été inscrits.

UNE MISE À JOUR RESPONSABLE – Plusieurs projets terminés au cours de l'année 2015 ont été retirés du présent PTI, ainsi que deux projets majeurs (le système de transport collectif dans l'axe A-10 et le Plan de mobilité de l'Ouest), qui ont été récemment transférés à la Caisse de dépôt et placement du Québec à la demande du ministre des Transports du Québec. Par ailleurs, les quelques nouveaux projets inscrits représentent des investissements centrés sur la qualité des services de même que sur le maintien des actifs.

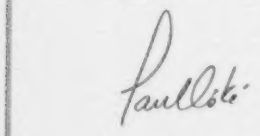
Tenant compte des engagements passés, et du contexte de transition structurelle imminente, le PTI reflète la capacité de payer de l'AMT, et y sont inscrits seulement les projets qui peuvent être réalisés et exploités avec les fonds actuellement disponibles.

L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF : PLUS QUE JAMAIS D'ACTUALITÉ – Dans un contexte de grands chantiers qui affecteront pendant plusieurs années la fluidité du réseau routier, le développement de l'offre en transport collectif reste un enjeu de taille pour la vitalité économique et la qualité de vie de la région métropolitaine.

C'est pourquoi l'AMT a à cœur de faire avancer plusieurs projets majeurs qui peuvent, à terme, faire une différence dans le quotidien des citoyens de la région métropolitaine : c'est le cas par exemple du Service rapide par bus dans l'axe Pie-IX, du prolongement du réseau de métro, ou encore de l'acquisition de nouvelles voitures pour augmenter la capacité d'accueil de notre réseau de trains de banlieue.

D'autres projets sont essentiels pour assurer à long terme la sécurité du réseau de trains, comme la poursuite du programme Réno-tunnel, ou pour assurer un entretien efficace de notre flotte de matériel roulant, avec la construction des centres d'entretien Lachine et Pointe-Saint-Charles.

AU SERVICE DES CLIENTS – Au-delà des enjeux de gouvernance, dont la restructuration devrait apporter un souffle nouveau et attendu dans la gestion du développement et de l'exploitation des transports collectifs, c'est la qualité des services aux clients qui doit guider nos actions. Nous nous engageons à y apporter toute notre contribution.



Paul Côté
Président-directeur général

PLAN STRATÉGIQUE VISION 2020

de développement du transport collectif

Le Plan stratégique – Vision 2020 sert de point d'ancrage aux projets et études inscrits au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Chaque projet ou étude se réfère à un axe stratégique spécifique, tout en répondant à la philosophie d'ensemble du plan. Toutes ces initiatives participent ainsi à la construction d'un réseau de transport collectif métropolitain de plus en plus rapide, convivial et accessible pour la clientèle.

PLAN STRATÉGIQUE – VISION 2020

AXE 1 MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

Intermodalité
Accessibilité
Coordination intermodale
Qualité de service et information clientèle
Tarification métropolitaine

AXE 2 MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

Équipements durables et milieux de vie de qualité
Énergie durable

AXE 3 RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

Métro
Modes guidés
Train – Développement et consolidation
Train – Maintien
Réseau de transport métropolitain par autobus

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

PROJETS MAJEURS

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE
Mobilité et modes d'accès durables
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
Coordination intermodale et tarification
Qualité de service et information à la clientèle

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS
Terminus et stationnements
Voies réservées et mesures préférentielles

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE
Flotte de trains de banlieue
Infrastructures communes
Ligne Deux-Montagnes
Ligne Vaudreuil-Hudson
Ligne Saint-Jérôme
Ligne Mont-Saint-Hilaire
Ligne Candiac
Ligne Mascouche

MESURES D'ATTÉNUATION

Pour en savoir plus :
amt.qc.ca

Méthodologie

Le PTI 2016-2017-2018 applique les bases méthodologiques de la programmation triennale précédente et présente les projets du PTI qui peuvent être réalisés et exploités avec les fonds disponibles. Les nouveaux projets qui y sont inscrits représentent des investissements nécessaires au maintien des actifs, ainsi qu'au maintien du niveau de service actuel et de la sécurité des usagers.

PLAN STRATÉGIQUE – Dans le présent document, le recoupement des projets en fonction des axes stratégiques a été mis en évidence à l'aide de pastilles de couleur. Les orientations spécifiques à chaque projet sont également nommées dans l'en-tête informatif du projet concerné.

- AXE 1 Projet en lien avec l'axe 1 du Plan stratégique – Vision 2020 (mobilité simplifiée)
- AXE 2 Projet en lien avec l'axe 2 du Plan stratégique – Vision 2020 (meilleure qualité de vie)
- AXE 3 Projet en lien avec l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020 (réseau métropolitain rapide et multimodal)

GPS – Basée sur les meilleures pratiques de l'industrie, la méthodologie de gestion de projet standardisée (GPS) intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets. Elle tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets de l'AMT sont assujettis, dont la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique du Conseil du trésor. Présentement, l'AMT poursuit le déploiement de cette méthodologie, et ce, dans un souci d'amélioration continue considérant sa maturité et les standards reconnus en la matière. De plus, la GPS est soutenue par un progiciel de gestion intégré permettant une vue d'ensemble des principaux indicateurs du projet.

À la fin 2013, le conseil d'administration de l'AMT a constitué un comité de gestion de projets ayant comme mandat :

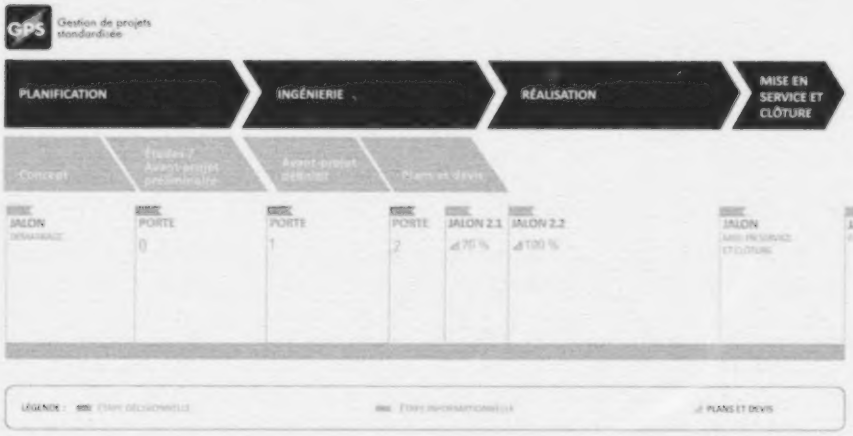
- d'examiner les projets majeurs visés par la Politique de gestion de projets de l'AMT et de faire des recommandations au conseil d'administration
- d'assurer la vigie du portefeuille de projets soumis, selon la Politique de gestion de projets de l'AMT, à la gouvernance du conseil d'administration
- d'évaluer les pratiques de l'AMT en matière de gestion de projets et de reddition de comptes et de faire des recommandations

Les travaux de ce comité ont débuté en 2014.

Cycle de vie des projets : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, le cycle de vie standard des projets de l'AMT se définit actuellement en quatre phases : la planification, l'ingénierie, la réalisation ainsi que la mise en service et clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet de points de décision ou d'information, appelés portes et jalons, qui permettent aux instances décisionnelles de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. Certaines initiatives identifiées par les instances décisionnelles font plutôt l'objet d'une revue à des moments prédéfinis. Le cycle de vie pour les projets majeurs a été élaboré afin d'adapter le cycle de vie standard à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Icônes : Dans le présent document, une icône identifie le prochain point de contrôle que le projet devra franchir. Pour les projets dont le déroulement s'effectue par lot, la porte ou le jalon le plus avancé des phases de planification, ingénierie et réalisation détermine l'icône présentée. Un logo coloré signifie que le projet a fait l'objet d'une présentation à une instance décisionnelle interne dans le cadre de la GPS alors qu'un logo grisé signifie que le projet n'a pas encore été présenté.

Cycle GPS standard :



Projets présentés à une instance décisionnelle dans le cadre de la GPS

- GPS **JALON** DÉMARRAGE
- GPS **PORTE** 0
- GPS **PORTE** 1
- GPS **PORTE** 2
- GPS **JALON** 2.1
- GPS **JALON** 2.2
- GPS **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS **REVUE** PÉRIODIQUE

Projets non présentés à une instance décisionnelle dans le cadre de la GPS

- GPS **JALON** DÉMARRAGE
- GPS **PORTE** 0
- GPS **PORTE** 1
- GPS **PORTE** 2
- GPS **JALON** 2.1
- GPS **JALON** 2.2
- GPS **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS **REVUE** PÉRIODIQUE

Cycle GPS pour projets majeurs :

Projets présentés à une instance décisionnelle dans le cadre de la GPS

- GPS ▶ **JALON** DÉMARRAGE
- GPS ▶ **PORTE** FICHE D'AVANT-PROJET
- GPS ▶ **PORTE** DOSSIER D'OPPORTUNITÉ
- GPS ▶ **PORTE** DOSSIER D'AFFAIRES
- GPS ▶ **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS ▶ **JALON** FERMETURE

Projets non présentés à une instance décisionnelle dans le cadre de la GPS

- GPS ▶ **JALON** DÉMARRAGE
- GPS ▶ **PORTE** FICHE D'AVANT-PROJET
- GPS ▶ **PORTE** DOSSIER D'OPPORTUNITÉ
- GPS ▶ **PORTE** DOSSIER D'AFFAIRES
- GPS ▶ **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS ▶ **JALON** FERMETURE

CLASSEMENT DES PROJETS – Les projets sont répartis en trois catégories, en fonction de leur position dans leur cycle de vie. Les budgets présentés pour chaque projet du PTI reflètent généralement l'étape à laquelle se situe le projet et s'appuient sur les meilleures estimations disponibles. Cette approche est en lien avec les orientations du Secrétariat du Conseil du trésor, qui demande à ce que les projets soient catégorisés selon qu'ils en sont à l'étape d'étude, de planification ou de réalisation.

Enveloppe de concepts : Cette catégorie regroupe généralement les projets qui en sont à la première étape de leur cycle de vie, soit la phase conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de lancer les études plus approfondies. Les budgets de ces projets sont ainsi consolidés dans une enveloppe. Cette provision sert aussi à traiter, le cas échéant, des projets qui peuvent se présenter en cours d'année.

Projets en planification et ingénierie : Cette catégorie regroupe les projets ayant atteint la phase d'avant-projet ou des plans et devis, avec des budgets d'études ou de réalisation qui leur sont propres.

Projets en réalisation : Cette catégorie comprend, de manière générale, les projets pour lesquels des plans et devis sont achevés et pour lesquels sont présentés des coûts de réalisation ainsi qu'un descriptif. Certains des projets présentés dans cette catégorie sont en attente d'obtention de leur lettre d'autorisation ministérielle.

Les projets majeurs, pour leur part, ont été regroupés à l'intérieur d'une section propre.

POLITIQUE DE GESTION DE PROJETS – Le conseil d'administration de l'AMT s'est doté d'une Politique de gestion de projets, qui formalise la gouvernance ainsi que les processus en matière de gestion de projets. Cette politique prévoit des règles en matière de transferts de fonds pouvant être effectués entre différents projets. Les transferts sont autorisés en fonction du cycle de vie des projets, de la clarification de certaines incertitudes en cours d'année ou de tout autre motif jugé pertinent par les instances désignées dans la politique.

RÉSERVE – L'AMT a provisionné au PTI une réserve non cumulative de 10 M$, qui a pour objectif de répondre aux éventuels besoins imprévus durant l'exercice en cours.

Synthèse du PTI 2016-2017-2018

Des investissements triennaux de 917,193 M$, incluant un budget 2016 de 376,572 M$.

INVESTISSEMENTS TOTAUX – Les investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représentent 2 275,684 M$. Ils s'ajoutent aux investissements inscrits dans les PTI des autres organismes de transport pour maintenir et développer les réseaux d'autobus locaux et de métro.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES – Pour 2016, l'AMT prévoit, des contributions municipales de 50,272 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 5,7 % par rapport au budget 2015 (TABLEAU 2). Ce Fonds sert à financer la part des immobilisations payable par l'AMT. L'augmentation des contributions municipales pour 2016 découle de la hausse du rôle d'évaluation foncière.

TABLEAU 1 – Sommaire du PTI 2016-2017-2018 de l'AMT

	DÉPENSES AU 01/01/2016	PROJETS 2016-2017-2018	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	%
PROJETS MAJEURS					
Projets majeurs	962,726	525,933	227,732	1 716,391	100,0
TOTAL	**962,726**	**525,933**	**227,732**	**1 716,391**	**100**
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE					
Mobilité et modes d'accès durables	–	0,200	–	0,200	0,2
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	9,250	27,396	–	36,646	40,1
Coordination intermodale et tarification	5,688	4,336	–	10,024	11,0
Qualité de service et information à la clientèle	9,263	34,728	0,494	44,485	48,7
TOTAL	**24,201**	**66,660**	**0,494**	**91,355**	**100**
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS					
Terminus et stationnements	9,857	31,645	–	41,502	28,4
Voies réservées et mesures préférentielles	8,229	96,637	–	104,866	71,6
TOTAL	**18,086**	**128,282**	**–**	**146,368**	**100**
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Flotte de trains de banlieue	21,927	29,756	23,657	75,340	27,2
Infrastructures communes	50,043	85,075	–	135,118	48,7
Ligne Deux-Montagnes	0,313	0,437	–	0,750	0,3
Ligne Vaudreuil-Hudson	–	0,200	–	0,200	0,1
Ligne Saint-Jérôme	–	0,200	–	0,200	0,1
Ligne Mont-Saint-Hilaire	9,051	15,710	–	24,761	8,9
Ligne Candiac	17,463	23,387	–	40,850	14,7
Ligne Mascouche	–	0,100	–	0,100	0,0
TOTAL	**98,797**	**154,865**	**23,657**	**277,319**	**100**
MESURES D'ATTÉNUATION					
TOTAL	**2,798**	**31,453**	**–**	**34,251**	**100**
RÉSERVE	**–**	**10,000**	**–**	**10,000**	**100**
TOTAL GLOBAL	**1 106,608**	**917,193**	**251,883**	**2 275,684**	**100**

TABLEAU 2 – Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

	PRÉVISION 2017		BUDGET 2016		BUDGET 2015		VARIATION	VARIATION
(en milliers de $)	$	%	$	%	$	%	2017 / 2016	2016 / 2015
Conseil d'agglomération de Montréal	28 433	54,7%	27 593	54,9%	26 094	54,9%	3,0%	5,7%
Conseil d'agglomération de Longueuil	5 302	10,2%	5 145	10,2%	4 878	10,3%	3,1%	5,5%
Ville de Laval	5 110	9,8%	4 924	9,8%	4 668	9,8%	3,8%	5,5%
Couronne sud	4 495	8,7%	4 324	8,6%	4 095	8,6%	4,0%	5,6%
Couronne nord	7 205	13,9%	6 913	13,8%	6 555	13,8%	4,2%	5,5%
Couronne ouest	1 415	2,7%	1 374	2,7%	1 282	2,7%	3,0%	7,2%
TOTAL	**51 961**	**100,0%**	**50 272**	**100,0%**	**47 573**	**100,0%**	**3,4%**	**5,7%**

TABLEAU 3 – PTI 2016-2017-2018

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2016	2016	2017	2018	TOTAL 16-17-18	APRÈS 2018	GRAND TOTAL
	PROJETS MAJEURS								
IFR 0053	Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	75	8,318	18,480	8,137	46,389	73,006	210,076	291,400
IFR 0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine	75	116,582	2,218	–	–	2,218	–	118,800
IFR 0028	Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles	75	83,358	101,791	106,614	28,936	237,341	–	320,699
IFR 0125 / IFR 0092	Ligne Mascouche	100	684,720	45,947	–	–	45,947	–	730,667
IFR 0109	Programme Réno-Tunnel	75	9,644	2,951	29,053	42,237	74,241	6,469	90,354
PLA 0003	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	100	60,000	1,070	–	–	1,070	–	61,070
MRO 0002	Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves	75	0,104	32,177	25,796	34,137	92,110	11,187	103,401
	SOUS-TOTAL		962,726	204,634	169,600	151,699	525,933	227,732	1 716,391
	TOTAL		**962,726**	**204,634**	**169,600**	**151,699**	**525,933**	**227,732**	**1 716,391**
	MOBILITÉ SIMPLIFIÉE								
	MOBILITÉ ET MODES D'ACCÈS DURABLES								
	Enveloppe de concepts								
	Mobilité et modes d'accès durables	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
	Projets en réalisation								
IFR 0100	Accessibilité – Terminus Centre-ville[1]	75	0,767	6,177	1,817	0,571	8,565	–	9,332
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements	75	3,971	2,513	1,909	–	4,422	–	8,393
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique[1]	75	2,788	2,303	0,876	–	3,179	–	5,967
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures[1]	75	1,334	0,146	0,092	0,013	0,251	–	1,585
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0099	Accessibilité – Gare Centrale[1]	75	0,390	2,138	7,510	1,131	10,779	–	11,169
	Enveloppe de concepts								
	Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		9,250	13,477	12,204	1,715	27,396	–	36,646
	COORDINATION INTERMODALE ET TARIFICATION								
	Projet en planification et ingénierie								
TI 0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	75	5,688	1,797	2,439	–	4,236	–	9,924
	Enveloppe de concepts								
	Coordination intermodale et tarification	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		5,688	1,897	2,439	–	4,336	–	10,024
	QUALITÉ DE SERVICE ET INFORMATION À LA CLIENTÈLE								
	Projets en réalisation								
IFR 0201 / IFR 0206 / PLA 1006 / TI 0025 / IFR 0240	Cadre technologique de l'AMT – Amélioration	–	3,834	4,930	4,142	3,845	12,917	–	16,751
IFR 0188 / IFR 0250	Mesures de sûreté – Amélioration	Variable	1,097	0,717	0,260	0,430	1,407	–	2,504
IFR 0090	Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares	75	1,219	4,061	1,445	1,209	6,715	–	7,934
IFR 0159 / IFR 0243	STI – Amélioration	75	3,027	2,836	2,836	2,836	8,508	–	11,535
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0198	Billetteries – Mise aux normes des abris	75	–	0,122	0,727	0,727	1,576	–	1,576
TI 0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains	75	0,086	0,260	1,599	1,549	3,408	0,494	3,988
	Enveloppe de concepts								
	Qualité de service et information à la clientèle	–	–	0,197	–	–	0,197	–	0,197
	SOUS-TOTAL		9,263	13,123	11,009	10,596	34,728	0,494	44,485
	TOTAL		**24,201**	**28,697**	**25,652**	**12,311**	**66,660**	**0,494**	**91,355**

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2016	2016	2017	2018	TOTAL 16-17-18	APRÈS 2018	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS								
	TERMINUS ET STATIONNEMENTS								
	Projets en réalisation								
IFR 0238	**Équipements métropolitains – Acquisition de terrains**	75	–	1,001	4,779	3,957	9,737	–	9,737
IFR 0232	**Équipements métropolitains – Entretien majeur**	–	–	1,122	1,123	1,094	3,339	–	3,339
IFR 0158	**Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude**	–	0,003	0,219	0,219	–	0,438	–	0,441
IFR 0034	**Terminus et stationnement Sainte-Julie**	75	9,480	13,006	4,009	–	17,015	–	26,495
	Enveloppe de concepts								
	Terminus et stationnements	–	0,374	1,116	–	–	1,116	–	1,490
	SOUS-TOTAL		9,857	16,464	10,130	5,051	31,645	–	41,502
	VOIES RÉSERVÉES ET MESURES PRÉFÉRENTIELLES								
	Projets en réalisation								
IFR 0164	**Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles**	100	7,620	32,802	20,989	38,589	92,380	–	100,000
IFR 0177	**Boulevard des Laurentides – Voie réservée – Signalisation**	75	0,057	1,026	–	–	1,026	–	1,083
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0022	**Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude**	75	0,552	0,403	1,559	1,169	3,131	–	3,683
	Enveloppe de concepts								
	Voies réservées et mesures préférentielles	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		8,229	34,331	22,548	39,758	96,637	–	104,866
	TOTAL		**18,086**	**50,795**	**32,678**	**44,809**	**128,282**	**–**	**146,368**
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
	FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE								
	Projets en réalisation								
MRO 0017	**Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées**	75	13,737	7,320	5,069	–	12,389	–	26,126
MRO 0001	**Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration**	–	6,569	0,786	–	–	0,786	–	7,355
MRO 0018	**Matériel roulant – Réparations majeures**	–	0,439	0,786	0,817	0,457	2,060	–	2,499
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0202	**Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités**	75	–	0,177	3,367	5,506	9,050	0,891	9,941
MRO 0013 / IFR 0227	**Voitures automotrices – Programme de réhabilitation**	75	1,182	0,305	0,186	4,980	5,471	22,766	29,419
	SOUS-TOTAL		21,927	9,374	9,439	10,943	29,756	23,657	75,340

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2016	2016	2017	2018	TOTAL 16-17-18	APRÈS 2018	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	INFRASTRUCTURES COMMUNES								
	Projets en réalisation								
IFR 0236 / IFR 0237	Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	75	–	6,066	1,819	4,273	12,158	–	12,158
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	75	18,503	2,979	7,182	9,557	19,718	–	38,221
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	75	26,573	9,126	–	–	9,126	–	35,699
IFR 0233 / IFR 0234	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes	–	–	4,972	5,096	4,852	14,920	–	14,920
	Projets en planification et ingénierie								
MRO 0007	Caténaire – Remplacement des relais de protection	75	0,617	1,073	0,401	0,010	1,484	–	2,101
IFR 0077	Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude	75	0,952	1,633	1,570	–	3,203	–	4,155
IFR 0117	Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude	75	0,530	1,951	2,238	–	4,189	–	4,719
IFR 0231	Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d'acquisition de données – Ingénierie	75	0,135	0,966	0,629	–	1,595	–	1,730
IFR 0241	Infrastructures ferroviaires - Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d'art	75	–	1,967	3,767	2,767	8,501	–	8,501
IFR 0089	Programme Réno-structures – Pont Cornwall	75	2,733	0,170	7,910	–	8,080	–	10,813
IFR 0240	Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps	75	–	0,667	0,667	0,667	2,001	–	2,001
	Enveloppe de concepts								
	Infrastructures communes	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		50,043	31,670	31,279	22,126	85,075	–	135,118
	LIGNE DEUX-MONTAGNES								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Deux-Montagnes	–	0,313	0,437	–	–	0,437	–	0,750
	SOUS-TOTAL		0,313	0,437	–	–	0,437	–	0,750
	LIGNE VAUDREUIL-HUDSON								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Vaudreuil-Hudson	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	LIGNE SAINT-JÉRÔME								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Saint-Jérôme	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		–	0,200	–	–	0,200	–	0,200

(en millions de $)		% MTQ	AVANT 2016	2016	2017	2018	TOTAL 16-17-18	APRÈS 2018	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE								
	Projet en réalisation								
IFR 0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75	5,327	0,225	2,088	–	2,313	–	7,640
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	3,724	7,786	5,411	–	13,197	–	16,921
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Mont-Saint-Hilaire	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		9,051	8,211	7,499	–	15,710	–	24,761
	LIGNE CANDIAC								
	Projet en réalisation								
IFR 0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	75	8,778	4,345	4,331	2,196	10,872	–	19,650
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0002	Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I	75	8,685	6,854	5,461	–	12,315	–	21,000
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Candiac	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		17,463	11,399	9,792	2,196	23,387	–	40,850
	LIGNE MASCOUCHE								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Mascouche	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	TOTAL		**98,797**	**61,591**	**58,009**	**35,265**	**154,865**	**23,657**	**277,319**
	MESURES D'ATTÉNUATION								
	Projets en réalisation								
IFR 0229	Mesures d'atténuation 2012-2013	100	0,472	0,198	–	–	0,198	–	0,670
IFR 0160	Mesures d'atténuation 2014-2015	100	0,893	2,395	–	–	2,395	–	3,288
IFR 0203	Mesures d'atténuation 2015-2016	100	0,308	1,233	–	–	1,233	–	1,541
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0156 / IFR 0239	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017	100	0,971	11,399	1,382	–	12,781	–	13,752
	Enveloppe de concepts								
	Mesures d'atténuation	100	0,154	5,630	9,216	–	14,846	–	15,000
	TOTAL		**2,798**	**20,855**	**10,598**	**–**	**31,453**	**–**	**34,251**
	RÉSERVE		**–**	**10,000**	**–**	**–**	**10,000**	**–**	**10,000**
	TOTAL GLOBAL		**1 106,608**	**376,572**	**296,537**	**244,084**	**917,193**	**251,883**	**2 275,684**

Financement des projets inscrits au PTI 2016-2017-2018

SUBVENTION GOUVERNEMENTALE – Pour la majorité des projets, le ministère des Transports du Québec (MTQ) assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales, à raison de 0,01 $ par 100 $ de la RFU, qui totaliseront 50,272 M$ en 2016.

Le PTI 2016-2017-2018 présente des investissements triennaux de 917,193 M$. Le budget des projets pour 2016 est de 376,572 M$. Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 275,684 M$.

En 2015, le Fonds d'immobilisations a bénéficié de la prise en charge par le MTQ des coûts de réalisation admissibles de la ligne Mascouche. Cette décision gouvernementale a permis de dégager une marge de manœuvre de 175 M $, qui maintient la capacité de l'AMT à financer sa part pour les projets inscrits au PTI.

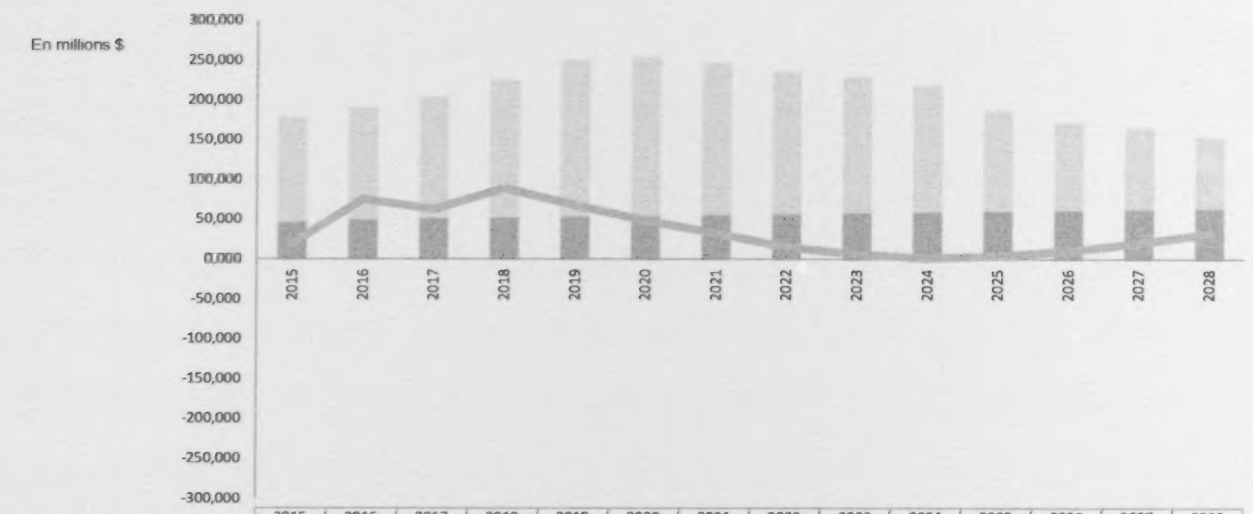
Dans son budget 2015-2016 déposé en mars dernier, le gouvernement a de plus reconnu que les revenus actuels de l'AMT sont insuffisants pour couvrir la croissance de ses investissements et qu'il souhaite y remédier en allouant un montant additionnel à l'AMT d'ici la fin de l'année 2015.

Par ailleurs, à la suite de la publication des données concernant la RFU 2015, qui établit la contribution des municipalités pour 2017, nous avons dû revoir à la baisse nos projections de revenus provenant des contributions municipales.

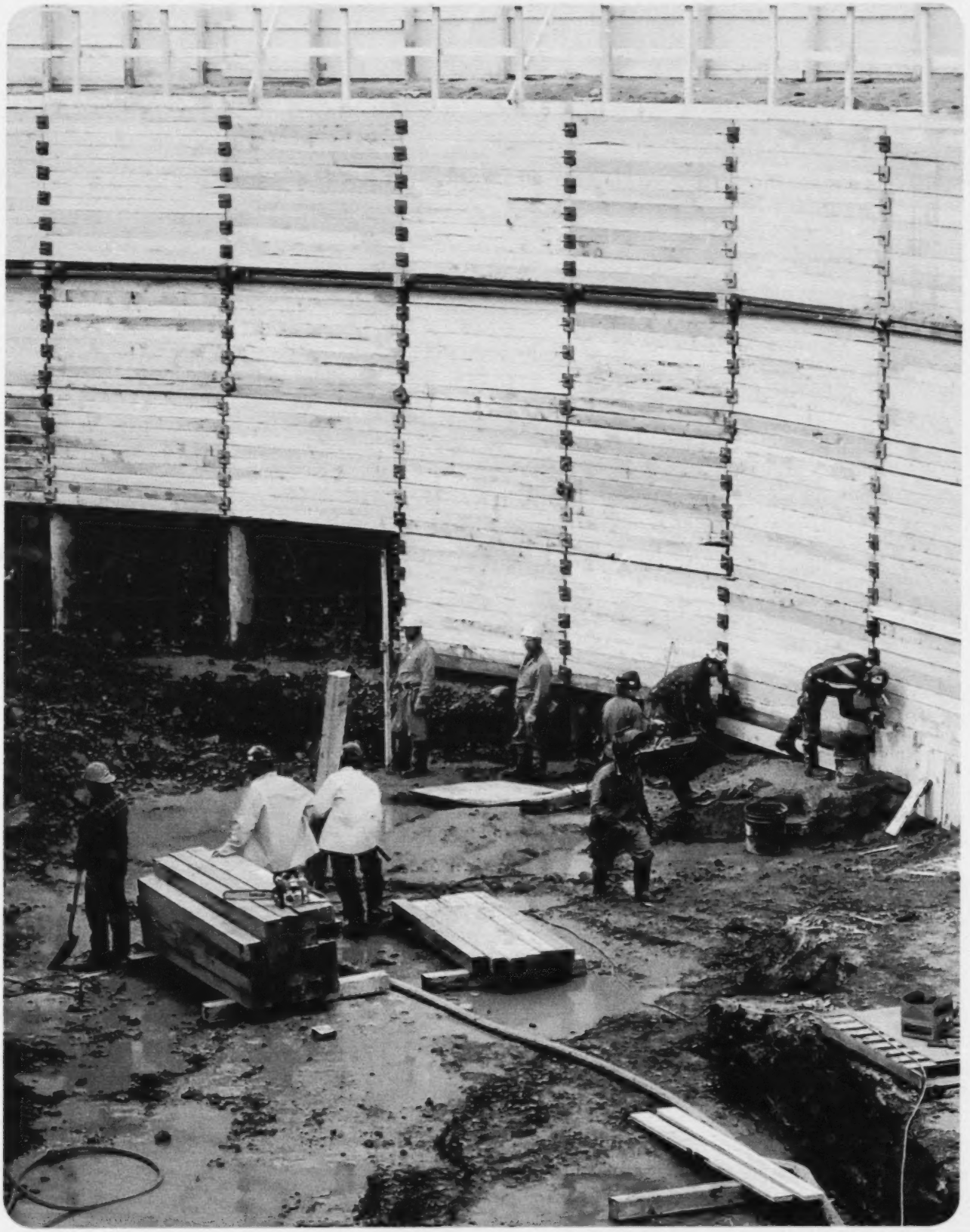
Ces éléments ont été inclus dans la modélisation financière du PTI 2016-2017-2018, qui établit les prévisions des mouvements d'encaisse du Fonds d'immobilisations pour les prochaines années. Les résultats nous indiquent que si les liquidités sont disponibles pour les projets inscrits au présent PTI, la marge de manœuvre demeure ténue et explique l'obligation de l'AMT de se limiter aux valeurs de ces projets.

Les défis du financement des projets de transport collectif demeurent donc importants, puisque le cadre financier actuel ne permet pas de répondre à la pérennité des investissements.

Prévisions des mouvements d'encaisse pour le Fonds d'immobilisations pour la période 2015-2028



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Subventions totales du MTQ	130,914	139,842	152,270	172,080	196,086	198,214	190,683	177,978	170,415	159,243	125,874	109,464	101,474	88,759
Contributions municipales RFU	47,573	50,272	51,961	53,000	54,060	55,141	56,244	57,369	58,516	59,686	60,880	62,098	63,340	64,606
Solde cum des liquidités modélisation 2016-17-18	19,661	75,260	62,608	89,331	67,757	48,535	32,564	15,354	6,467	1,268	4,221	10,210	20,054	32,373



Projets majeurs

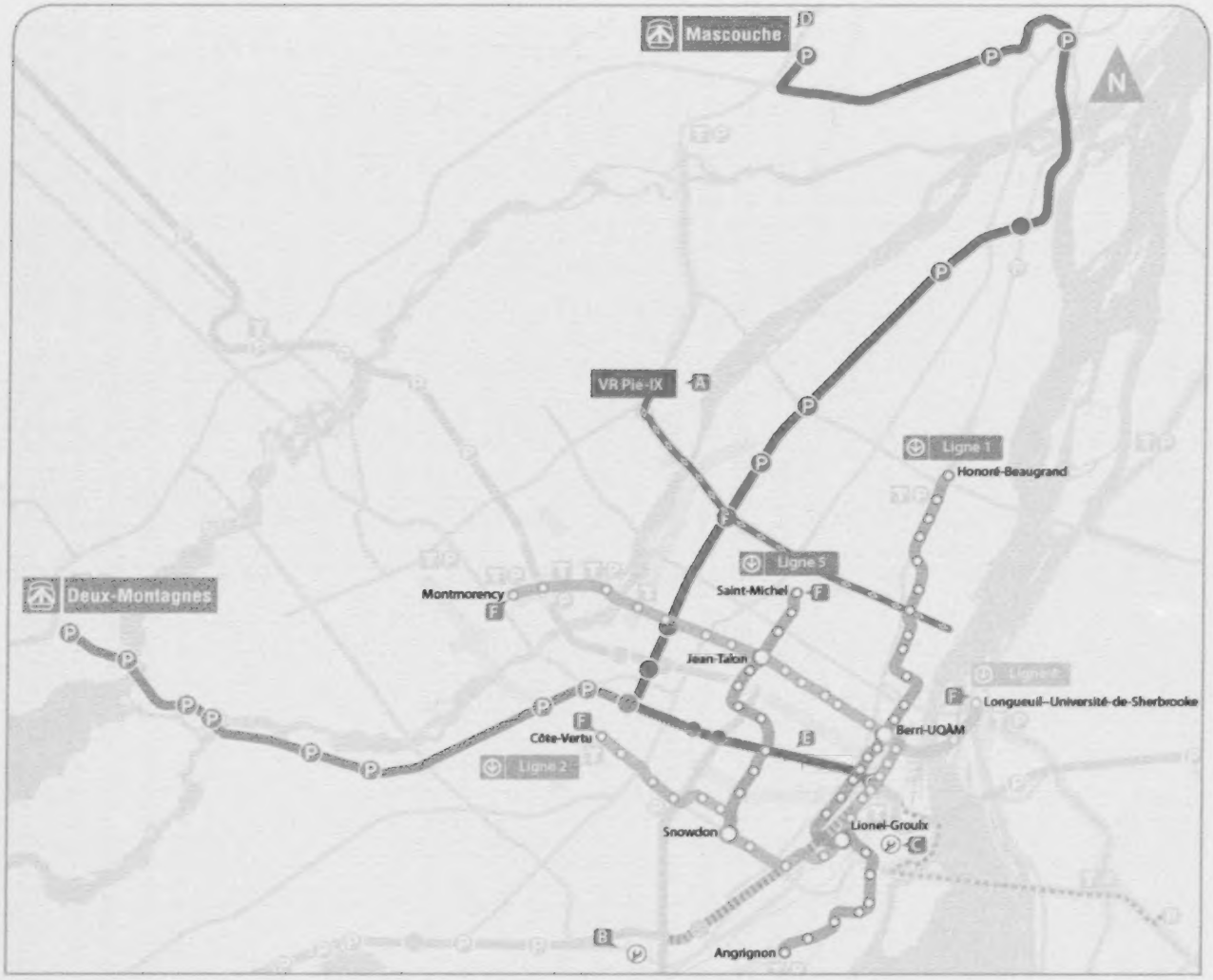
Adoptée par le gouvernement du Québec le 12 février 2014, la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique détermine les mesures requises pour assurer la gestion rigoureuse de ces projets. Elle vise notamment à promouvoir les meilleures pratiques en gestion de projet, afin de faire les bons choix d'investissement pour se doter d'infrastructures de qualité tout en respectant les limites d'investissement établies.

Elle permet également au Conseil des ministres de disposer de l'information nécessaire pour convenir de la pertinence d'un projet majeur et pour s'assurer que toutes les actions nécessaires, depuis le démarrage du projet majeur jusqu'à sa clôture, ont été prévues et exécutées.

L'AMT vise à offrir un véritable réseau métropolitain efficace, fiable, rapide et multimodal pour les citoyens de la région métropolitaine de Montréal. Pour y arriver, il est nécessaire d'implanter des modes de transport appropriés aux différents contextes urbains, tout en maintenant et en améliorant les services existants.

En vertu de l'article 3 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'AMT est un organisme public assujetti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique au regard de ses projets considérés majeurs selon les critères déterminés par le Conseil du trésor, notamment un coût de projet de 50 M$ et plus. Essentiellement, la Directive comporte trois étapes d'autorisation, soit l'élaboration d'une Fiche d'avant-projet (FAP), d'un Dossier d'opportunité (DO) et d'un Dossier d'affaires (DA). En vertu de la Directive, le Conseil des ministres doit donner son accord avant de poursuivre le projet à chacune des étapes.

L'AMT a adapté son cycle de vie de projet afin de refléter ces étapes. Ce cycle de vie distinct pour les projets majeurs est présenté à la section Méthodologie.



A. Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée
B. Centre d'entretien et site de garage Lachine
C. Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles
D. Ligne Mascouche
E. Programme Réno-Tunnel
F. Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
G. Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves *(non illustré)*

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

RÉF. IFR 0053 GPS ▶ PORTE DOSSIER D'AFFAIRES AXE RTMA

Avec le nouveau système de transport de type Service rapide par bus (SRB), le boulevard Pie-IX sera transformé en un axe majeur de transport collectif, disposant d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable.

Selon l'étude de transport réalisée, ce SRB permettra de bonifier l'offre de transport en commun et d'atteindre à terme un achalandage de l'ordre de 70 000 déplacements par jour dans les deux directions dans l'ensemble de l'axe sur 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval). Un total de 17 stations (15 à Montréal et 2 à Laval) ainsi qu'un stationnement incitatif seront aménagés. L'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et de la dimension des trottoirs) et à l'aménagement paysager, en plus de la mise à niveau des réseaux d'égout et d'aqueduc qui sera réalisée dans le cadre du projet de la Ville de Montréal. Un objectif important de ce projet est de permettre une meilleure fluidité des déplacements.

Ce projet regroupe les volets de transport, mais aussi ceux touchant l'urbanisme, l'environnement, l'économie, la technologie, l'acceptabilité sociale et l'architecture. Il tient compte aussi des intérêts des différents partenaires que sont le MTQ, les Villes de Montréal (incluant les quatre arrondissements montréalais) et de Laval, Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Vidéotron, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et Urbis – Transport urbain Les Moulins. L'autorisation du DO par le Conseil des ministres obtenue en juin 2015 permet de procéder à la mise en place d'un Bureau de projet intégré AMT – Ville de Montréal, de réaliser les travaux de la station Amos, qui sert de prototype, de rédiger les plans et devis détaillés du projet, et d'élaborer un DA aux fins d'autorisations par le gouvernement du Québec.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,318	18,480	8,137	46,389	210,076	291,400

À ce total, s'ajoutent 13,6 M$ pour l'achat d'autobus qui seront acquis par les autorités organisatrices de transport (AOT), pour un grand total de 305 M$.

Centre d'entretien et site de garage Lachine

RÉF. IFR 0074 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Voulant se doter d'installations appropriées pour assurer l'entretien de son nouveau matériel roulant circulant sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac, l'AMT a acquis en 2009 une partie de la cour ferroviaire Sortin appartenant autrefois au Canadien Pacifique (CP), en vue de la construction d'un centre d'entretien moderne et répondant aux exigences opérationnelles reliées à ses activités.

Dans l'esprit de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, l'AMT a collaboré avec Infrastructure Québec (IQ), devenue depuis la Société québécoise des infrastructures (SQI), afin de déterminer le modèle d'affaires le plus opportun pour réaliser le projet. Ainsi, le mode de réalisation retenu consiste en la conception, la construction et le financement à court terme du centre d'entretien Lachine par un concepteur constructeur. Le Conseil des ministres a autorisé, en avril 2012, le Dossier d'affaires final (DAF) du projet, ce qui a permis à l'AMT d'octroyer le contrat de réalisation. La construction sera parachevée à la fin de l'année 2015.

Le nouveau centre d'entretien pourra recevoir 13 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures, et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien comporteront des équipements lourds comme un pont roulant, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa durée de vie utile.

En plus de la participation financière du gouvernement du Québec, ce projet bénéficie du soutien financier du Fonds Partenariat public-privé Canada (Fonds PPP Canada).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	24,750	116,582	2,218	–	–	–	118,800

Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles

RÉF. IFR 0028 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Situé sur le terrain abritant les anciens ateliers du Canadien National (CN) à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l'AMT, ce nouveau centre d'entretien recevra le matériel roulant circulant sur les lignes Deux-Montagnes, Mont-Saint-Hilaire et Mascouche, et sur la ligne Saint-Jérôme dans le cas où sa gare terminale deviendrait la Gare Centrale. Le projet a reçu un accueil très favorable des citoyens et des élus municipaux, satisfaits de constater que l'AMT a mis en place des mesures concrètes d'atténuation afin de réduire les nuisances pour le quartier et d'enfin voir l'activité ferroviaire renaître à Pointe-Saint-Charles.

Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et le centre d'entretien devrait être opérationnel en 2017. Le site pourra recevoir 21 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, cinq voitures multiniveaux et deux couples de série 400 [MR90] (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque), un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

Le 10 juillet 2013, le MTQ autorisait l'AMT à élaborer le DAF en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, alors en vigueur. Le 31 juillet 2013, en collaboration avec l'AMT, IQ (maintenant la SQI) annonçait le lancement d'un appel de qualification en vue de la sélection de candidats pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de ce nouveau centre.

L'AMT, le MTQ et la SQI ont collaboré étroitement au processus de sélection du partenaire privé. Le contrat de conception-construction-financement-entretien a été signé le 26 juin 2015. Les travaux ont débuté le 29 juin. Dans le cadre de l'élaboration du DA, et en respect de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, les sommes ont été révisées afin d'y intégrer une enveloppe liée aux risques du projet, aux frais financiers inhérents et à l'inflation.

Par ailleurs, une demande de soutien financier a été déposée pour ce projet au Fonds PPP Canada, qui a confirmé son intérêt à financer une portion du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	83,358	101,791	106,614	28,936	–	320,699

Ligne Mascouche

RÉF. IFR 0125 IFR 0092 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Depuis la mise en service du Train de l'Est le 1er décembre 2014, les résidents de l'est de l'île de Montréal et les résidents de la couronne nord-est de Montréal ont accès à un service de transport collectif efficace. La ligne Mascouche assure, à partir de la gare Mascouche en direction de la Gare Centrale, 16 départs quotidiens, dont 11 en pointe. Elle dessert les gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard–Montréal-Nord, Saint-Michel–Montréal-Nord, Sauvé, Ahuntsic, Mont-Royal, Canora et la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Les édicules aux gares Ahuntsic et Sauvé, actuellement en cours de construction, seront terminés à la fin 2015 pour la première et en 2016 pour la deuxième. Ces gares accueillent déjà la clientèle, depuis la mise en service de la ligne pour la gare Ahuntsic et depuis juillet 2015 pour la gare Sauvé.

Ce projet a nécessité les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 10 nouvelles gares, dont 8 avec stationnement ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées dans l'est de Montréal ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.) ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) ;
- l'acquisition de cinq locomotives bimodes neuves (électrique et diesel) ;
- l'acquisition de 30 voitures multiniveaux neuves.

En janvier 2012, le Conseil des ministres établissait par décret le budget du projet à 671,4 M$ assorti d'une provision pour risques de 90 M$. Le projet est sous la gouverne d'un Comité de gérance composé de représentants du MTQ, de la SQI et de l'AMT ainsi que de membres indépendants. La portion du budget relative à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite est incluse dans le budget. Il convient de noter que l'enveloppe budgétaire pour risques a été placée sous la responsabilité du MTQ. Une enveloppe budgétaire de 59,3 M$ a été accordée par le ministre des Transports afin de pallier la concrétisation des risques du projet (une première tranche de 28,6 M$ le 18 décembre 2013 et une seconde tranche le 14 juillet 2015). Cette somme représente 30,7 M$ de moins que la réserve originale prévue de 90 M$ autorisée par le Conseil des ministres en janvier 2012. Selon nos prévisions, l'enveloppe de risque de 90 M$ ne sera pas utilisée entièrement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	684,720	45,947	–	–	–	730,667

Programme Réno-Tunnel

RÉF. IFR 0109 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale. Il représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers des lignes Deux-Montagnes, la plus achalandée de son réseau, et Mascouche, mise en service le 1er décembre 2014. L'augmentation de l'achalandage dans le tunnel, conjuguée à la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et des locomotives bimodes sur le réseau), a conduit l'AMT à lancer diverses études afin de s'assurer de l'état de l'infrastructure actuelle et d'apporter les améliorations jugées nécessaires pour accroître la sécurité des usagers, du personnel ferroviaire et des équipes d'intervention d'urgence.

Le programme Réno-Tunnel, défini en collaboration avec nos partenaires, dont le Service incendie de Montréal, vise spécifiquement à continuer à améliorer la sécurité dans le tunnel Mont-Royal. Une première phase a été terminée préalablement à la mise en service de la ligne Mascouche. Le budget présenté au présent PTI couvre l'ensemble des coûts liés au programme, incluant les frais d'études, d'ingénierie et de réalisation, et ce, tel que connu et défini à l'étape d'avant-projet définitif. Les prochaines étapes sont l'élaboration de l'ingénierie détaillée et l'élaboration du DA.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	9,644	2,951	29,053	42,237	6,469	90,354

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉF. PLA 0001 GPS ▶ PORTE DOSSIER D'OPPORTUNITÉ AXE MÉTRO

Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue une solution efficace et rentable à long terme. Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

Désirant répondre à la croissance des besoins en mobilité dans la région, le gouvernement du Québec a annoncé, en 2009, la création d'un Bureau de projet, placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, pour étudier en profondeur les possibilités de prolongement du réseau de métro. Le projet concerne les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro. Conformément aux cibles du Plan stratégique – Vision 2020, une meilleure couverture du réseau de métro permettra d'augmenter le taux d'accès de la population à un mode rapide dans la région et d'attirer une nouvelle clientèle vers les transports collectifs.

Prolongements à l'étude

- Ligne 5 bleue : prolongement vers Anjou
- Ligne 4 jaune : prolongement sur le territoire de Longueuil
- Ligne 2 orange : prolongement vers Bois-Franc et Laval

Phases de travail

Dès le démarrage du projet, le Bureau de projet a mis en place un processus de sept phases axé sur les risques et le cadre de gouvernance, qui a permis d'obtenir l'adhésion des parties prenantes et de s'adapter aux cadres décisionnels gouvernementaux sans compromettre les activités entamées et l'échéancier global.

Phase 1 [octobre 2010 à mai 2011] : Cette phase a permis de mettre en place le cadre de gouvernance et d'établir le programme d'études. Elle a aussi permis de démarrer les exercices d'analyse des risques regroupant les parties prenantes du projet.

Phase 2 [juin 2011 à décembre 2012] : Cette phase a permis de réaliser un programme d'études multidisciplinaires sur les trois prolongements à l'étude, incluant des études économiques et financières permettant d'évaluer les retombées économiques et la rentabilité financière des prolongements. Elle s'est terminée par un consensus des parties prenantes sur le choix des trois corridors à privilégier.

Phase 3A (séquencement) [janvier 2013 à l'été 2013] : Cette phase a permis de déposer une recommandation au gouvernement du Québec sur une séquence de mise en œuvre (conception, construction et exploitation) des prolongements du métro en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude et de finaliser le Dossier de présentation stratégique (DPS) tel que requis par la Politique-cadre alors en vigueur. Cette approche permet au gouvernement du Québec de procéder à une planification budgétaire adéquate, considérant les investissements importants que requièrent la réalisation et l'exploitation des prolongements à l'étude.

Phase 3 [automne 2013 à décembre 2015] : Sur la base des recommandations formulées dans le DPS, le gouvernement du Québec a annoncé en septembre 2013 sa priorité pour un premier stade de prolongement, soit celui de la ligne bleue et a autorisé l'AMT à poursuivre avec la phase 3 du projet. Cette phase consiste à réaliser l'avant-projet pour le prolongement de la ligne 5 bleue ainsi que de poursuivre les études en matière de développement urbain et de financement innovant pour les trois lignes à l'étude, afin de mettre à jour la séquence de mise en œuvre proposée en 2013. À l'issue de la phase 3, l'AMT déposera en décembre 2015 un DO pour le prolongement de la ligne bleue, et ceci en vertu de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui a été adoptée par le gouvernement du Québec en février 2014.

L'AMT commencera les travaux menant à l'élaboration du DA en 2016, une fois le DO autorisé par le Conseil des ministres.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	60,000	1,070	–	–	–	61,070

Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves

RÉF. MRO 0002 | GPS | JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 2 | TRAINS MAINTIEN

Avec l'augmentation de l'achalandage sur le réseau de trains de banlieue, de même que le vieillissement de certains équipements, il est nécessaire de faire l'acquisition de nouvelles voitures. Ces voitures permettront d'augmenter l'offre de service aux usagers et d'améliorer le confort des passagers aux heures de pointe. Elles serviront aussi à libérer des équipements plus anciens afin d'en faire la rénovation pour maintenir leur niveau de fiabilité jusqu'à la fin de leur vie utile.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,104	32,177	25,796	34,137	11,187	103,401

Mobilité simplifiée

Le cheminement de la clientèle sur le réseau de transport collectif métropolitain est de plus en plus complexe. En effet, selon les données de l'enquête Origine-Destination (OD) de 2013, près de la moitié des clients des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a recours à plus d'un mode de transport afin d'accéder à sa destination finale, sans compter la marche. Un bon nombre de clients utilisent plusieurs réseaux de transport collectif au cours d'un même déplacement.

Consciente de cette réalité, l'AMT s'est dotée de plusieurs orientations stratégiques dans son Plan stratégique – Vision 2020, qui visent à bonifier le cheminement de la clientèle sur l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain et à faciliter les changements de mode ou d'opérateur de transport collectif. Plusieurs améliorations sont ainsi envisagées afin de faciliter l'accès aux équipements à tous les clients, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé, d'améliorer la coordination intermodale, de simplifier la tarification et d'offrir une qualité de service et une information rehaussées.

La réalisation de ces initiatives permettra de favoriser l'utilisation de modes plus durables pour accéder à nos équipements et contribuera à une amélioration et à une harmonisation de la qualité du service offert sur le réseau de transport collectif métropolitain, ce qui favorisera l'atteinte des cibles inscrites dans le Plan stratégique – Vision 2020.

Mobilité et modes d'accès durables

Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, qui vise à faire des transports collectifs un vecteur d'amélioration de la qualité de vie des citoyens dans la région, l'AMT souhaite encourager l'utilisation des modes de déplacement actifs et durables.

L'amélioration de la qualité de vie passe aussi par une meilleure articulation entre planification des transports collectifs et développement urbain. Dans l'esprit du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) élaboré par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui préconise un développement urbain de plus en plus orienté sur les transports collectifs, connu sous l'acronyme TOD (*Transit-oriented development*), l'AMT travaille ainsi à l'élaboration d'outils de planification qui favorisent l'intégration environnementale des équipements métropolitains et la création, autour des équipements, de milieux de vie de qualité et conviviaux favorisant l'utilisation de modes actifs et collectifs.

RÉF. PLA 8001	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Mobilité et modes d'accès durables					
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité au réseau de transport collectif s'inscrit dans le droit à la mobilité pour tous, et plus particulièrement pour les personnes en situation de handicap. De plus, en raison du vieillissement démographique, une part de plus en plus importante de la population risque d'éprouver à l'avenir des difficultés pour se déplacer.

C'est pourquoi l'AMT travaille, de concert avec ses partenaires du milieu associatif, à améliorer l'accessibilité aux autobus et aux trains de banlieue ainsi qu'à l'ensemble des infrastructures (gares, terminus, stationnements incitatifs) qui constituent le réseau métropolitain. Faisant suite à l'adoption en 2008 de sa Politique d'accessibilité, l'AMT s'est dotée en 2011 d'un premier plan de développement de l'accessibilité de son réseau. Au courant de l'année 2015, l'AMT a adopté une politique d'accessibilité universelle et effectue présentement la révision du Plan de développement de l'accessibilité du réseau 2015-2020. Ce plan vise à améliorer l'accès à l'information, au matériel roulant et aux infrastructures, en tenant compte des ressources dont dispose l'AMT ainsi que des contraintes opérationnelles et techniques avec lesquelles elle doit composer.

Afin de permettre aux personnes à mobilité réduite, tout comme à l'ensemble de la clientèle, d'évoluer de façon plus fluide sur le réseau métropolitain, l'AMT souhaite intégrer des standards d'accessibilité universelle, tant dans la mise à niveau du réseau existant que lors de la conception de ses nouveaux projets.

A. Accessibilité – Terminus Centre-ville

B. Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

C. Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

D. Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

E. Accessibilité – Gare Centrale

F. Enveloppe de concepts

PROJETS EN RÉALISATION

Accessibilité – Terminus Centre-ville

RÉF. IFR 0100 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE ACCESSIBILITÉ

En vue d'améliorer l'accessibilité au terminus Centre-ville (TCV), situé dans l'édifice du 1000, De La Gauchetière O., trois ascenseurs seront construits :

- le premier reliera le rez-de-chaussée et le quai Centre du TCV ;
- le deuxième reliera le quai Centre et le niveau mezzanine du métro ;
- le troisième reliera le rez-de-chaussée et le quai Nord, ce qui permettra à la clientèle du train de banlieue de rejoindre le métro.

Avec ces nouveaux liens d'accès, le TCV renforce son rôle de pôle intermodal, facilitant à tous les correspondances entre l'autobus, le métro et le train de banlieue.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,767	6,177	1,817	0,571	–	9,332

Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

RÉF. IFR 0095 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE ACCESSIBILITÉ

L'AMT a commencé son programme d'installation de tuiles tactiles en bordure des quais pour permettre aux personnes ayant une difficulté visuelle de bien reconnaître le bord du quai. De plus, comme la hauteur des quais par rapport aux trains peut varier de près de 10 cm d'un quai à un autre, l'AMT procédera à l'uniformisation de la hauteur des quais au plus haut point permis par le gabarit ferroviaire imposé, de façon à réduire la hauteur de l'emmarchement.

Ces deux types de travaux étant complémentaires, les travaux seront faits en simultané sur l'ensemble des gares, à raison de 10 quais par année. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les deux prochaines années. Les travaux subséquents ne sont pas définis et dépendront de l'état des quais et des projets à venir. Les coûts seront réévalués annuellement pour tenir compte des besoins.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,971	2,513	1,909	–	–	8,393

Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

RÉF. IFR 0104 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE ACCESSIBILITÉ

Un des aspects importants de l'accessibilité concerne la signalisation adéquate pour les personnes ayant différentes limitations afin de faciliter à tous l'accès et la compréhension de l'information. En améliorant les points de repère dans ses sites, l'AMT sécurise et encourage les diverses clientèles à utiliser les transports collectifs. De plus, en utilisant de bons contrastes, la signalétique devient plus facile à lire pour les personnes ayant des limitations visuelles.

Le projet consiste à mettre à niveau et rendre conforme l'ensemble de la signalétique disponible dans les gares. Les travaux sont effectués ligne par ligne sur le réseau de trains de banlieue de l'AMT. Le deuxième lot de ce projet (ligne Vaudreuil-Hudson) a débuté au courant de l'année 2015 et le troisième lot (ligne Deux-Montagnes) sera réalisé en 2016 et 2017.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,788	2,303	0,876	–	–	5,967

Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

RÉF. IFR 0105 | GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | ACCESSIBILITÉ

Afin de permettre l'accès aux voitures de trains de banlieue aux personnes à mobilité réduite, certains aménagements sont nécessaires à l'intérieur même des voitures. Ce projet est divisé en plusieurs lots, situés à différentes phases du cycle de vie GPS, et vise les interventions suivantes :

- Aménagement intérieur des voitures pour accueillir les personnes à mobilité réduite (phase I : voitures 700) ;
- Dispositif permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder à certaines voitures à partir d'un quai haut ou d'une plateforme (phase II : voitures 3000, 2000 et 700).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,334	0,146	0,092	0,013	–	1,585

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Accessibilité – Gare Centrale

RÉF. IFR 0099 | GPS ▶ PORTE 2 | ACCESSIBILITÉ

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,390	2,138	7,510	1,131	–	11,169

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8013 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Coordination intermodale et tarification

L'AMT souhaite encourager les citoyens de la région métropolitaine de Montréal à utiliser les transports collectifs, notamment en facilitant le cheminement du client sur le réseau, particulièrement lors des changements de mode ou d'opérateurs de transport collectif.

La tarification des services de transport collectif peut jouer un rôle incitatif, lorsqu'elle est adaptée aux besoins de la clientèle et équitable face au service reçu. C'est pourquoi l'AMT travaille de concert avec ses partenaires dans le but de simplifier la tarification métropolitaine et l'accès aux titres de transport pour les clients.

Pour atteindre ces objectifs, et assurer un service de qualité, il est important d'harmoniser l'échange et la diffusion d'information entre les différents organismes de transport, d'optimiser l'exploitation des équipements métropolitains de transport collectif et de poursuivre le déploiement d'un système commun de vente de titres et de perception des recettes dans la région métropolitaine de Montréal.

A. Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

B. Enveloppe de concepts

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

RÉF. TI 0012 | GPS ▶ PORTE 1 | COORDINATION INTERMODALE | TARIFICATION MÉTROPOLITAINE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,688	1,797	2,439	–	–	9,924

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8002 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Coordination intermodale et tarification

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Qualité de service et information à la clientèle

La diffusion de l'information est essentielle pour accroître la satisfaction de la clientèle. Le client doit pouvoir s'informer tout au long de son cheminement sur le réseau, à l'aide d'une information claire, abondante et en temps réel.

L'AMT prévoit ainsi bonifier les systèmes de transport intelligents (STI), afin d'offrir à la clientèle une information en temps réel, harmonisée et diffusée sur une variété de supports d'information. La clientèle sera informée tout le long de son cheminement, et ce, quel que soit le mode de déplacement emprunté.

Par ailleurs, l'AMT poursuit le déploiement de diverses mesures d'amélioration de la sûreté et de la sécurité, afin d'offrir des services de transport collectif métropolitain de qualité, fiables et sécuritaires.

A. Cadre technologique de l'AMT – Amélioration
B. Mesures de sûreté – Amélioration
C. Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares
D. STI – Amélioration
E. Billetteries – Mise aux normes des abris
F. Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains
G. Enveloppe de concepts

PROJETS EN RÉALISATION

Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

RÉF. IFR 0201 IFR 0206 IFR 0230 IFR 0243 PLA 1006 TI 0025 GPS REVUE PÉRIODIQUE QUALITÉ DE SERVICE

Afin de répondre aux besoins croissants de ses clients, l'AMT doit constamment améliorer son cadre technologique pour soutenir la mise à niveau et la hausse de ses services. Pour y parvenir, elle doit entre autres assurer la continuité des opérations, établir des standards technologiques et suivre l'évolution de ceux-ci. Elle doit donc se doter de systèmes et d'équipements lui permettant de remplir sa mission et ses objectifs. Ces solutions supplémentaires permettront, par exemple, d'accroître sa capacité opérationnelle au travers notamment d'évolutions majeures du progiciel de gestion intégrée SAP et un service d'outils d'analyse, ainsi que de conserver les données d'achalandage des transports collectifs pour la région métropolitaine.

D'autres préoccupations d'importance, comme l'application des meilleures pratiques en matière de sécurité et de gouvernance des données, la continuité des opérations ainsi que la mise sur pied de standards technologiques, sont aussi traitées dans ce programme.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	3,834	4,930	4,142	3,845	–	16,751

Mesures de sûreté – Amélioration

RÉF. IFR 0188 IFR 0200 GPS REVUE PÉRIODIQUE QUALITÉ DE SERVICE

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place et d'augmenter ainsi l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries, sites de garage et centres d'entretien) obligent l'AMT à perfectionner ses pratiques en matière de sûreté. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis, comme :

- la sécurisation physique des installations de l'AMT :
  - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garage ;
  - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants ;
- la vidéosurveillance :
  - ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières ;
  - évaluation de la technologie optimale correspondant aux besoins ;
- la modernisation du système de radiocommunications ;
- l'acquisition de véhicules dédiés exclusivement à la réponse aux urgences, à la surveillance et à la protection du réseau :
  - des véhicules de sûreté afin d'assurer un standard de sécurité et d'efficacité ;
  - un véhicule tout-terrain permettant d'accéder facilement à l'emprise ferroviaire en situation d'urgence ;
  - un véhicule de prévention incendie.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	1,097	0,717	0,260	0,430	–	2,504

Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

RÉF. IFR 0090 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE QUALITÉ DE SERVICE

Une importante cause d'insatisfaction des usagers des trains de banlieue est le manque d'abris offrant une zone d'attente confortable. Afin d'augmenter la satisfaction de sa clientèle toujours grandissante, l'AMT a mis à jour ses normes d'abris pour les gares de trains de banlieue. Chaque gare a fait l'objet d'une analyse des besoins et des priorités dans la mise en place d'un programme de déploiement de nouveaux abris. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les coûts seront donc réévalués annuellement pour tenir compte des besoins triennaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,219	4,061	1,445	1,209	–	7,934

STI – Amélioration

RÉF. IFR 0159 IFR 0243 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE QUALITÉ DE SERVICE INFORMATION À LA CLIENTÈLE

La communication en temps réel avec les voyageurs étant aujourd'hui un incontournable dans le domaine des transports collectifs, l'AMT doit se doter de systèmes et d'équipements lui permettant notamment de gérer efficacement son réseau pour offrir une information en temps réel de qualité. Ce programme vise à mettre en place ou à consolider les infrastructures technologiques soutenant les STI, ce qui se traduit en plusieurs projets d'acquisition et/ou d'implantation de systèmes et d'équipements.

Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de suivre l'évolution des systèmes d'information en temps réel et de les diffuser aux voyageurs (afficheurs dynamiques, SMS, messages sonores, etc.), sans nuire à l'environnement des riverains, tout en assurant l'échange de données avec les partenaires. Cela passe par la normalisation des équipements de STI et la mise sur pied de standards technologiques STI.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,027	2,836	2,836	2,836	–	11,535

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Billetteries – Mise aux normes des abris

RÉF. IFR 0198 GPS JALON 2.2 AXE QUALITÉ DE SERVICE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,122	0,727	0,727	–	1,576

Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains

RÉF. TI 0022 GPS PORTE 2 AXE QUALITÉ DE SERVICE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,086	0,260	1,599	1,549	0,494	3,988

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF.	PLA 8012	GPS ▶	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Initiatives STI
RÉF.	PLA 8003	GPS ▶	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Qualité de service et information à la clientèle

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	–	0,197	–	–	–	0,197

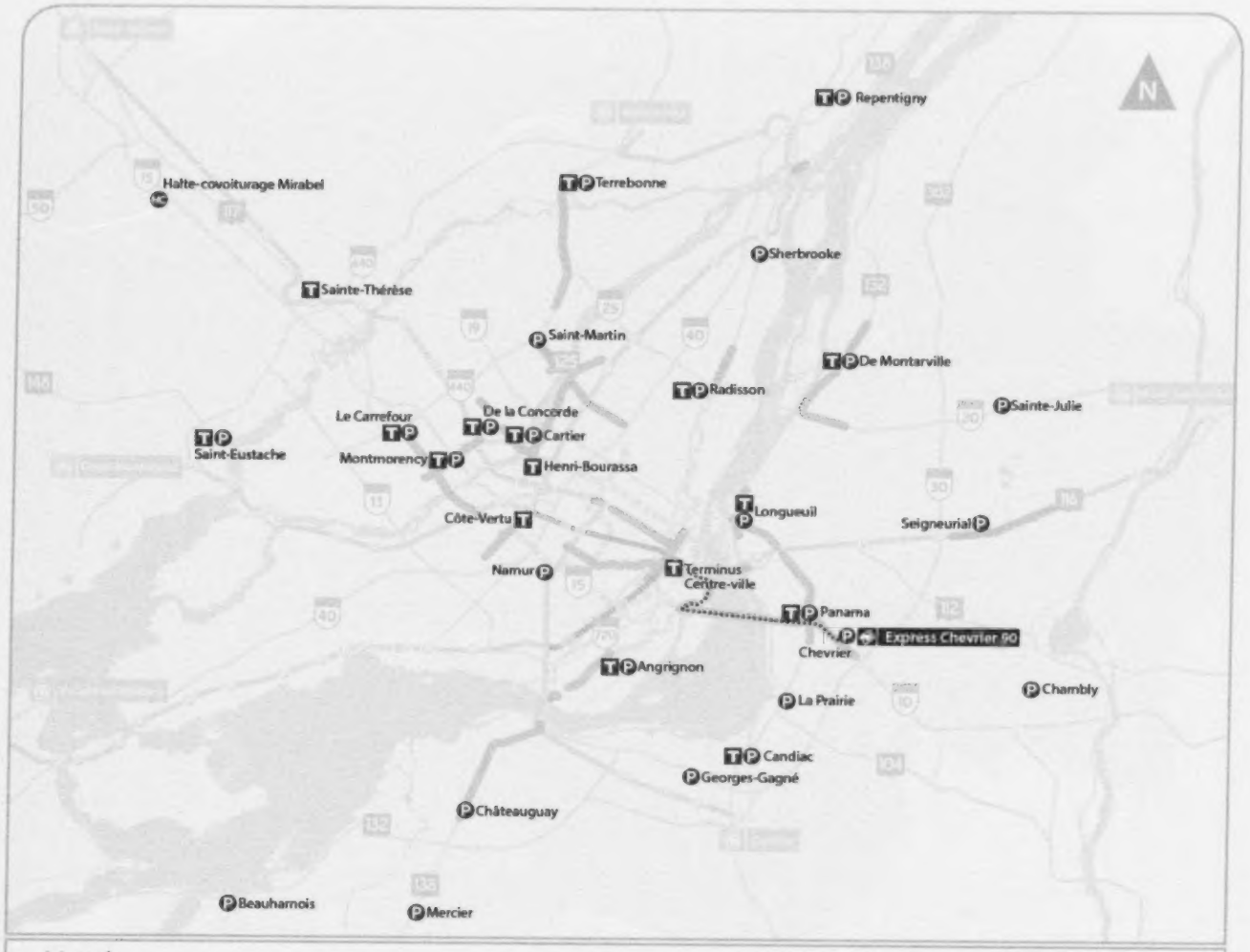
Ligne Départ Quai
39 13:22 2
26 13:24 6
50 13:29 3
56 13:30 7
76 13:32 9
50 13:32 2
70 13:37 6
33 13:41 8
19 13:22 1
9 13:27 4
Informations

Réseau de transport métropolitain par autobus

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a pris de l'ampleur depuis la création de l'AMT en 1996. Alors composé de 6 terminus, 9 stationnements incitatifs et 41 km de voies réservées, le RTMA permettait plus de 15 millions de déplacements annuels en autobus. En 2015, il se compose de 16 terminus, 24 stationnements incitatifs, une halte covoiturage, de plus de 98 km de voies réservées et d'un service d'autobus métropolitain, l'express Chevrier. En 2014, 24,6 millions de déplacements ont été effectués sur ce réseau à l'aide d'autobus exploités par 14 organismes de transport différents.

Compte tenu de son efficacité et de sa souplesse d'exploitation, le RTMA permet à une partie de la population de la région, notamment celle résidant dans des secteurs à plus faible densité résidentielle, d'accéder rapidement aux réseaux de trains de banlieue et de métro, ou de se rendre directement au centre-ville de Montréal. Conformément aux orientations du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite améliorer la performance du réseau d'autobus métropolitain ainsi que sa complémentarité avec le réseau de modes lourds, afin d'établir un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal dans la région.

L'AMT prévoit ainsi poursuivre le déploiement de voies réservées et mesures préférentielles pour autobus dans la région et augmenter la capacité des terminus et stationnements, afin d'encourager le transfert modal et l'accroissement de la clientèle des transports collectifs.



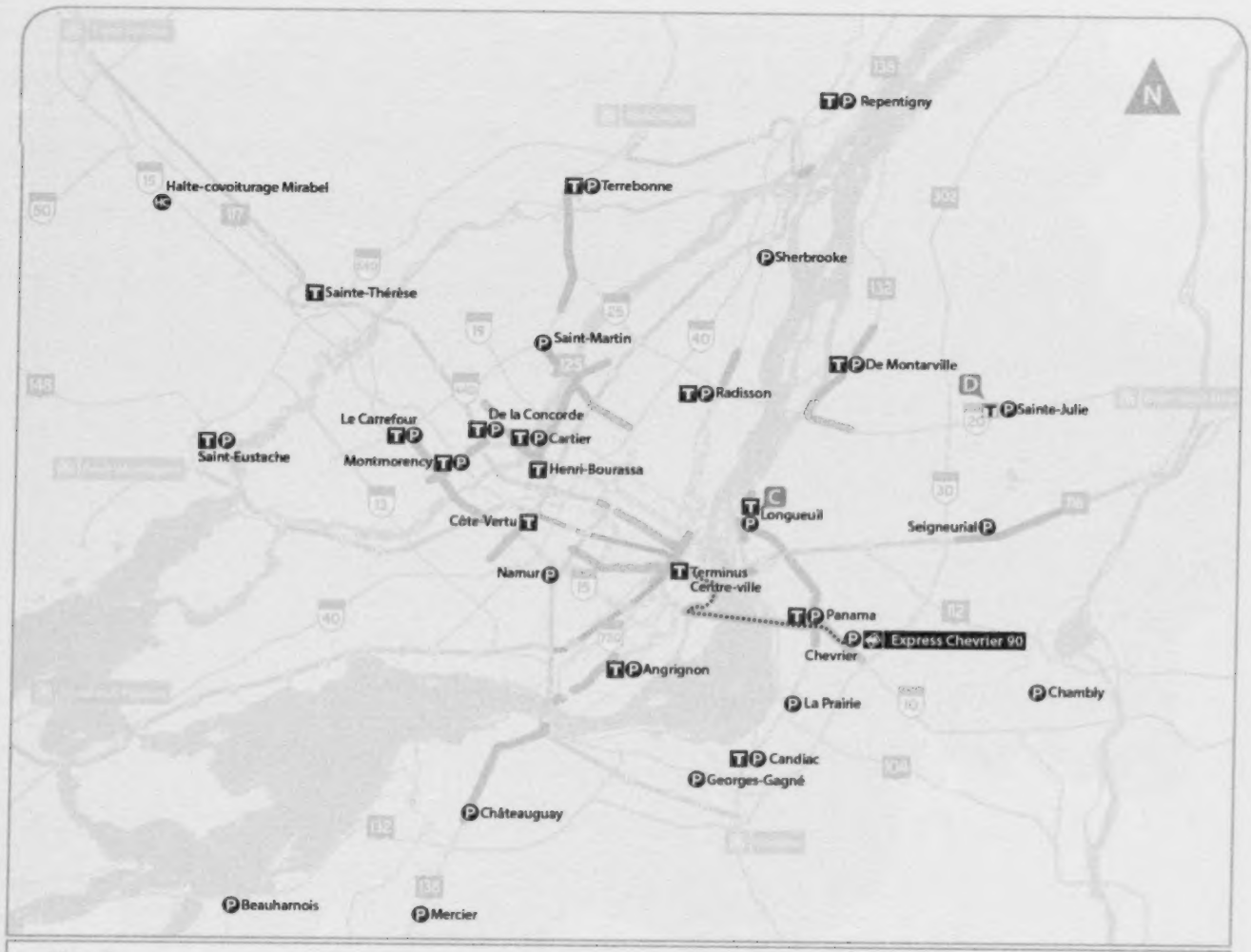
Légende

- Voie réservée
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Halte-covoiturage
- Métro
- Ligne de train de banlieue
- Territoire de l'AMT

Terminus et stationnements

En raison du succès des services de transport collectif, plusieurs stationnements et terminus subissent des problèmes de saturation qui freinent les hausses de service et l'attractivité d'une nouvelle clientèle pour le réseau. De plus, pour établir un réseau d'autobus à haut niveau de service performant, il est nécessaire d'augmenter la capacité d'accès aux équipements en soutien à l'élargissement du réseau de voies réservées.

L'AMT vise ainsi à procéder à une modernisation des terminus et à un accroissement de leur capacité d'accueil, afin d'augmenter le nombre de départs et d'arrivées d'autobus et ainsi améliorer la qualité du rabattement aux gares et aux stations de métro. Certains pôles de mobilité feront l'objet d'une réflexion plus globale, incluant l'amélioration de l'intermodalité et une intégration harmonieuse au sein du milieu urbain existant. En réponse aux besoins croissants de mobilité, l'AMT prévoit également agrandir certains stationnements en soutien aux services d'autobus métropolitains, afin de poursuivre le transfert modal dans la région. Ces initiatives permettront d'accroître l'achalandage du réseau global et la part modale des transports collectifs dans la région, tout en facilitant le cheminement de la clientèle sur le réseau métropolitain.



A. Équipements métropolitains – Acquisition de terrains *(non illustré)*

B. Équipements métropolitains – Entretien majeur *(non illustré)*

C. Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude

D. Terminus et stationnement Sainte-Julie

E. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Équipements métropolitains – Acquisition de terrains

RÉF. IFR 0238 | GPS REVUE PÉRIODIQUE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

L'AMT cherche à acquérir des propriétés et autres sites et installations du RTMA afin de répondre aux besoins croissants des usagers. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présentent et sont dans la lignée des orientations de développement de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	1,001	4,779	3,957	–	9,737

Équipements métropolitains – Entretien majeur

RÉF. IFR 0232 | GPS REVUE PÉRIODIQUE | AXE 3 RTMA

Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées se détériorent avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels atteignent leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. L'AMT élaborera un plan d'action qui tiendra compte des résultats de l'étude sur la pérennité des actifs en vue de déterminer la priorité des travaux à effectuer.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,122	1,123	1,094	–	3,339

Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude

RÉF. IFR 0158 | GPS REVUE PÉRIODIQUE | AXE 2 ÉQUIPEMENTS DURABLES | AXE 3 RTMA

L'AMT participe au projet de réaménagement du secteur de la place Charles-Le Moyne à Longueuil. La Ville de Longueuil planifie en effet la reconfiguration des accès au réseau supérieur dans ce secteur. Ces travaux majeurs modifient de façon importante la logistique d'accès au terminus Longueuil. La Ville, en partenariat avec l'AMT, le MTQ et le Réseau de transport de Longueuil (RTL), souhaite profiter de l'occasion pour mettre en place des mesures visant à faciliter les déplacements en transport collectif dans ce secteur en plein développement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,003	0,219	0,219	–	–	0,441

Terminus et stationnement Sainte-Julie

RÉF. IFR 0034 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

Ce projet vise à déplacer le stationnement incitatif Sainte-Julie à l'angle nord-est de l'A-20 et du chemin Fer-à-Cheval et d'y annexer un terminus d'autobus régional. Il comprend la délocalisation des bretelles d'accès à l'A-20 (sortie 102), la construction d'un tronçon du boulevard Armand-Frappier, le prolongement de la rue Murano et la mise en réserve d'un terrain d'environ 2 000 m^2 pour un projet d'un tiers indépendant. Le stationnement adjacent au terminus qui sera aménagé comprendra environ 950 places, dont une portion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle et le covoiturage. Les travaux comprennent l'aménagement d'un dépose-minute, de quais d'autobus, d'accès pour les piétons et les cyclistes, et de supports à vélos.

Les acquisitions de terrains, les ententes entre la Ville de Sainte-Julie et les propriétaires riverains ainsi que l'entente de partage de coûts et de responsabilités entre le MTQ, la Ville et l'AMT ont été conclues et ratifiées. Les travaux ont débuté à l'été 2015 pour une mise en service prévue à l'automne 2016 et une fin des travaux à l'été 2017. Le MTQ, la Ville de Sainte-Julie et l'AMT ont conclu une entente pour la répartition des coûts.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75%	10,700	9,480	13,006	4,009	–	–	26,495

ENVELOPPE DE CONCEPTS

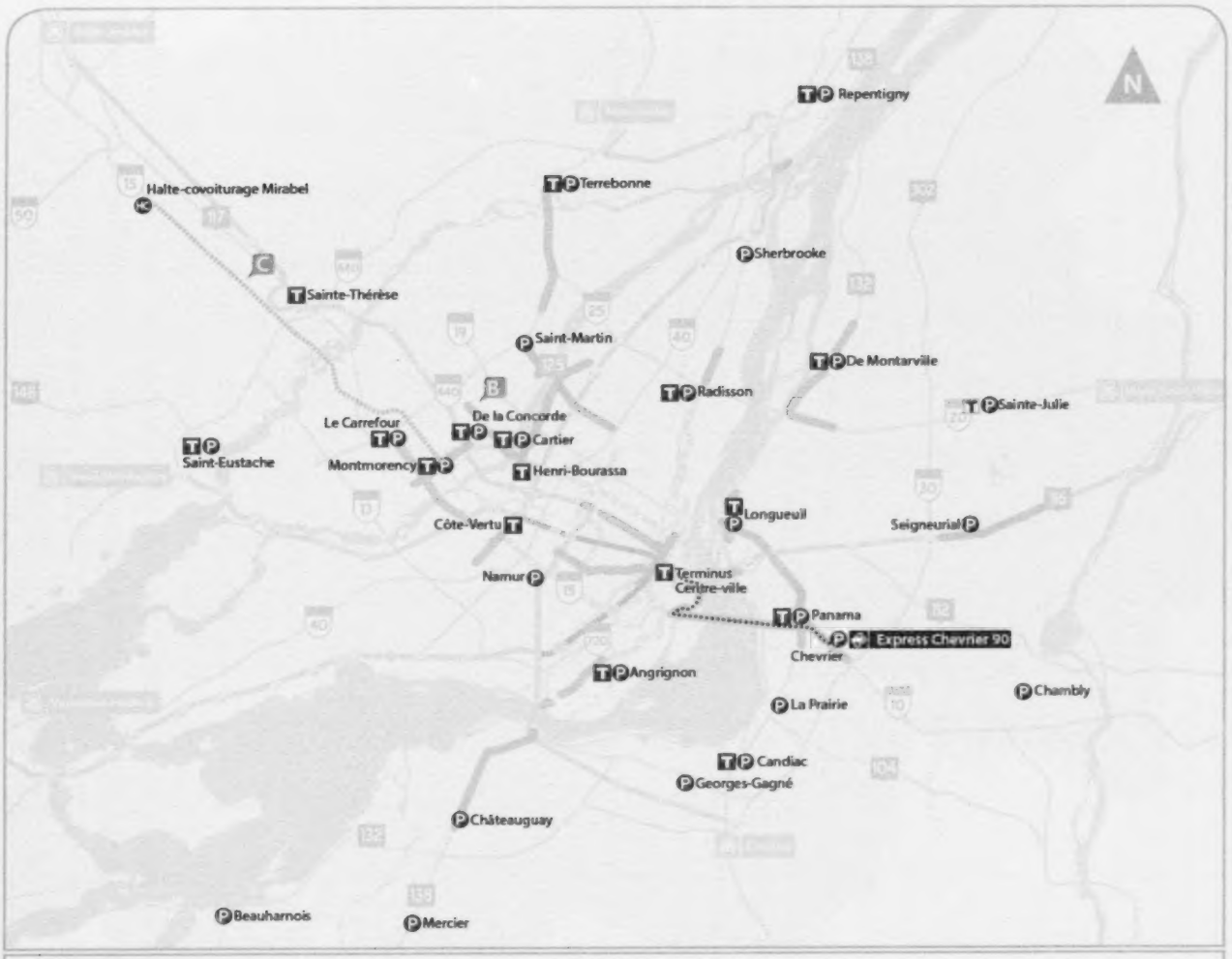
RÉF.	IFR 0218	GPS ▶	PORTE 0	Stationnement étagé – Planification et concept
RÉF.	IFR 0049	GPS ▶	PORTE 0	Terminus Montmorency – Accroissement de la capacité d'exploitation – Étude
RÉF.	PLA 8005	GPS ▶	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Terminus et stationnements

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,374	1,116	–	–	–	1,490

Voies réservées et mesures préférentielles

Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service compétitif par rapport à l'automobile, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité des corridors routiers et de réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus. C'est pourquoi l'AMT souhaite poursuivre le déploiement du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles, aujourd'hui faiblement implanté sur les axes autoroutiers et artères les plus congestionnés. Elle vise un réseau de 250 km d'ici 2020 afin de compléter le maillage actuel de voies réservées (en rive, en contresens ou en site propre) et de mesures préférentielles pour autobus.

Ce déploiement permettra d'établir des liens plus directs et plus rapides entre les principaux pôles de mobilité de la région, de faciliter le rabattement aux modes lourds et d'offrir un accès rapide au centre-ville de Montréal. Les temps de parcours et la fiabilité des services d'autobus empruntant le réseau métropolitain en seront améliorés, au profit de la clientèle actuelle comme de la clientèle future.



A. Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles *(non illustré)*

B. Boulevard des Laurentides – Voie réservée – Signalisation

C. Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude

D. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles

RÉF. IFR0164 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 RTMA

Plusieurs axes métropolitains de déplacements font l'objet d'études afin de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Le développement de voies réservées constituant une orientation majeure de l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT s'est fixé comme cible d'atteindre plus de 250 km de voies réservées métropolitaines. La concrétisation de cette vision repose sur l'accélération du développement d'un réseau d'autobus à haut niveau de service, l'amélioration de l'efficacité des corridors routiers et la réduction de l'impact de la congestion sur les services d'autobus. Ainsi, afin d'atteindre les cibles de la Vision 2020, un programme de développement des voies réservées métropolitaines pour 2013-2016 a été établi. Le 2 septembre 2015, le gouvernement du Québec a prolongé d'une année supplémentaire le programme annoncé en septembre 2013 afin de bonifier l'aide financière accordée pour certaines mesures visant l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus de la région métropolitaine.

L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ pour développer des projets au-delà de 2016. Celle-ci vise d'abord à assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Le programme est bâti à partir des opportunités identifiées sur un horizon de réalisation à court terme et pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière.

Le programme contient, entre autres, les projets suivants :

RÉF. IFR0170	GPS	JALON 2.2	Axe A-10 entre A-30 et A-35 – Mesures préférentielles pour les autobus et arrimage avec projet de resurfaçage MTQ
RÉF. IFR0171	GPS	JALON MES ET CLÔTURE	Axe Boulevard Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0172	GPS	JALON MES ET CLÔTURE	Axe R-116 entre Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0173	GPS	JALON MES ET CLÔTURE	Axe Boulevard De la Concorde – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0176	GPS	JALON 2.2	Axe Boulevard Cousineau – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0189	GPS	JALON MES ET CLÔTURE	Axe Boulevard Notre-Dame à Laval – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0220	GPS	JALON 2.2	Axe R-112 – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0221	GPS	JALON MES ET CLÔTURE	Axe R-134 entre Brossard et La Prairie – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR0222	GPS	JALON 2.2	Axe A-440 entre le boulevard Industriel et la montée Saint-François – Mesures préférentielles pour les autobus

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	7,620	32,802	20,989	38,589	–	100,000

Boulevard des Laurentides – Voie réservée – Signalisation

RÉF. IFR0177 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 RTMA

L'AMT souhaite mettre à niveau la signalisation dynamique de la voie réservée du boulevard des Laurentides afin d'améliorer la sécurité, de la rendre conforme aux normes en vigueur du MTQ, de corriger les lacunes du système existant et de faciliter les opérations quotidiennes d'entretien.

Le tronçon visé par le projet se situe sur le boulevard des Laurentides, entre les rues Proulx à Laval et le boulevard Gouin à Montréal. La voie réservée est située au centre de la chaussée et les autobus ne circulent qu'en direction sud durant l'heure de pointe du matin. En dehors des heures d'exploitation de la voie réservée, la voie centrale sert de voie de virage à gauche pour les automobilistes circulant dans les deux sens. La portion au sud du boulevard Cartier est réservée aux autobus 24 h sur 24.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,057	1,026	–	–	–	1,083

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude

RÉF. IFR 0022 | GPS ▶ PORTE 1 | AXE 3 RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,552	0,403	1,559	1,169	–	3,683

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8017 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Voies réservées et mesures préférentielles

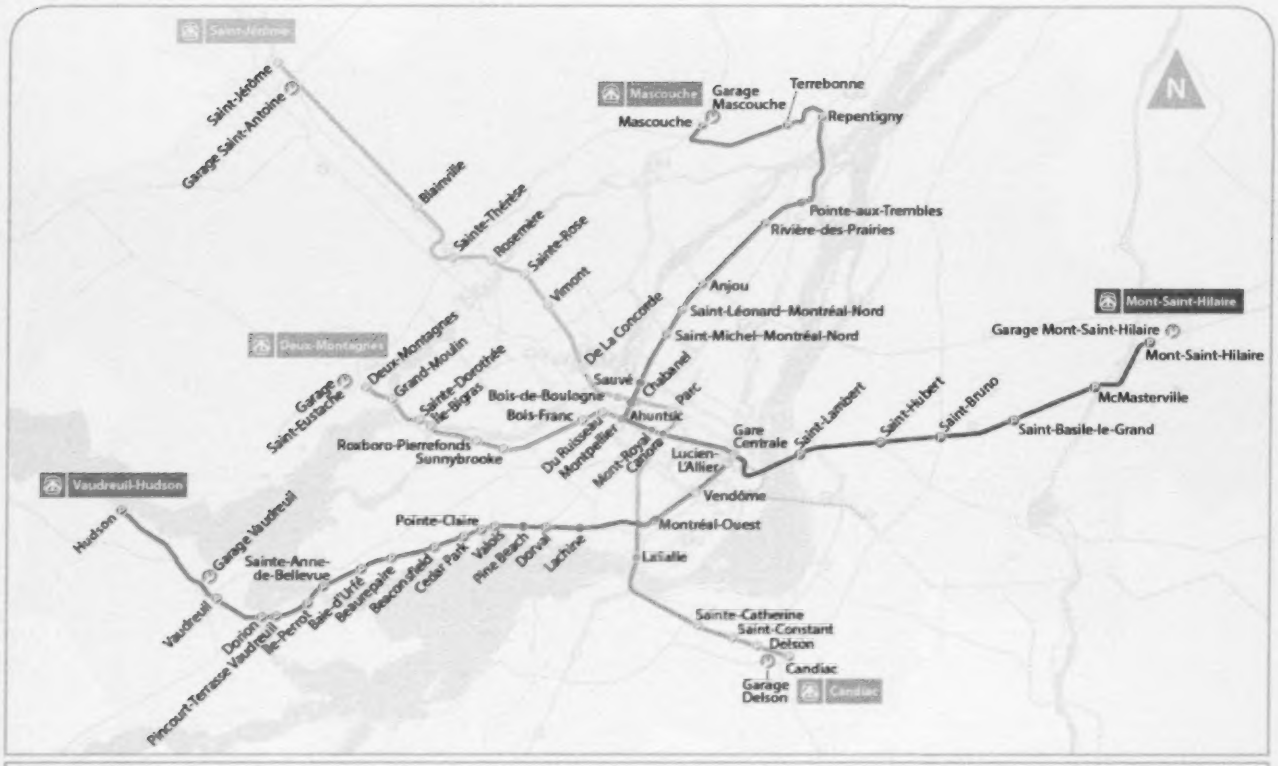
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Réseau de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue a été largement étendu depuis la création de l'AMT. En 1996, alors composé des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, le réseau connaissait un achalandage annuel de 6,9 millions de déplacements. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de six lignes. En 2014, il a enregistré un achalandage annuel de plus de 17,8 millions de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien moyen sur l'ensemble du réseau de 79 700 déplacements. L'articulation du réseau de trains de banlieue vers le centre de l'agglomération permet à la clientèle d'accéder rapidement au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région. Connecté à plusieurs stations de métro, ce réseau permet aussi de se rendre à d'autres bassins d'activités majeurs sur l'île.

En raison du succès du service de trains de banlieue, l'AMT fait face à une problématique de capacité sur plusieurs lignes, notamment en période de pointe, ce qui limite l'accroissement de la clientèle. En lien avec ces constats, l'AMT a défini plusieurs orientations dans le Plan stratégique – Vision 2020, qui visent à doter la région métropolitaine de Montréal d'un service de trains de banlieue performant, efficace, répondant aux besoins des clients et rivalisant avec les meilleurs réseaux en Amérique du Nord.

Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de travailler à rehausser la qualité, le confort et la fiabilité du service, mais aussi à offrir une fréquence de service adaptée aux besoins de la clientèle sur l'ensemble du réseau. Toutefois, cette hausse de service est souvent conditionnée par l'établissement d'un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes. Une étape majeure a d'ailleurs été réalisée en ce sens en 2014, avec l'acquisition de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes.



Légende

Trains de banlieue et gares

Gares communes à plusieurs lignes
Gare intermodale
Garage existant
Métro
Territoire de l'AMT

Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif
Halte-covoiturage

Flotte de trains de banlieue

La hausse de service sur le réseau de trains de banlieue, l'augmentation de sa fiabilité et l'amélioration du confort sont des critères essentiels au maintien et à l'accroissement de la clientèle des transports collectifs. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

Parallèlement à l'acquisition de nouveau matériel, projet majeur indispensable au regard de l'accroissement de service et à la hausse des besoins en déplacements, l'AMT procède, de manière continue, à la réparation et à l'amélioration du matériel plus ancien.

A. Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

B. Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

C. Matériel roulant – Réparations majeures

D. Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités

E. Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

PROJETS EN RÉALISATION

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

RÉF. MRO 0017 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

En raison de l'accroissement de l'achalandage sur les lignes de trains de banlieue et pour répondre aux besoins futurs, l'AMT a fait l'acquisition, en 2011, de 10 locomotives F59PH usagées. Après réfection, ces locomotives contribuent à assurer la fiabilité des services, en plus de constituer une réserve nécessaire pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives permettent le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes. La livraison des locomotives réhabilitées a débuté en 2015 et devrait se terminer en 2017.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	13,737	7,320	5,069	–	–	26,126

Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

RÉF. MRO 0001 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

Les locomotives F59PHI ont atteint 10 ans de service en 2011. Des signes d'usure sur les locomotives ont nécessité la mise en place d'un projet de fiabilisation qui comprend principalement les travaux suivants :

- le remplacement ou reconditionnement des pompes ;
- le remplacement ou reconditionnement d'ensembles de puissance du moteur diesel principal ;
- le remplacement ou reconditionnement des moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes ;
- la réparation de la structure et de la caisse des locomotives ;
- la peinture et l'étanchéité de la carrosserie.

Ces entretiens, recommandés par le fabricant des locomotives, sont indispensables pour assurer la fiabilité du service. La majorité des travaux prévus ont déjà été effectués sur l'ensemble de la flotte de locomotives F59PHI. Seuls les travaux de peinture et d'étanchéité de la carrosserie doivent encore être terminés sur 5 des 11 locomotives.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	6,569	0,786	–	–	–	7,355

Matériel roulant – Réparations majeures

RÉF. MRO 0018 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire d'une flotte de matériel roulant servant à l'exploitation des trains de banlieue. Bien que cette flotte ait été rajeunie considérablement au cours des dernières années, des travaux d'entretien majeur recommandés par les manufacturiers sont nécessaires pour la maintenir en bon état.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,439	0,786	0,817	0,457	–	2,499

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités

RÉF. IFR 0202 | GPS ▶ PORTE 1 | AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,177	3,367	5,506	0,891	9,941

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

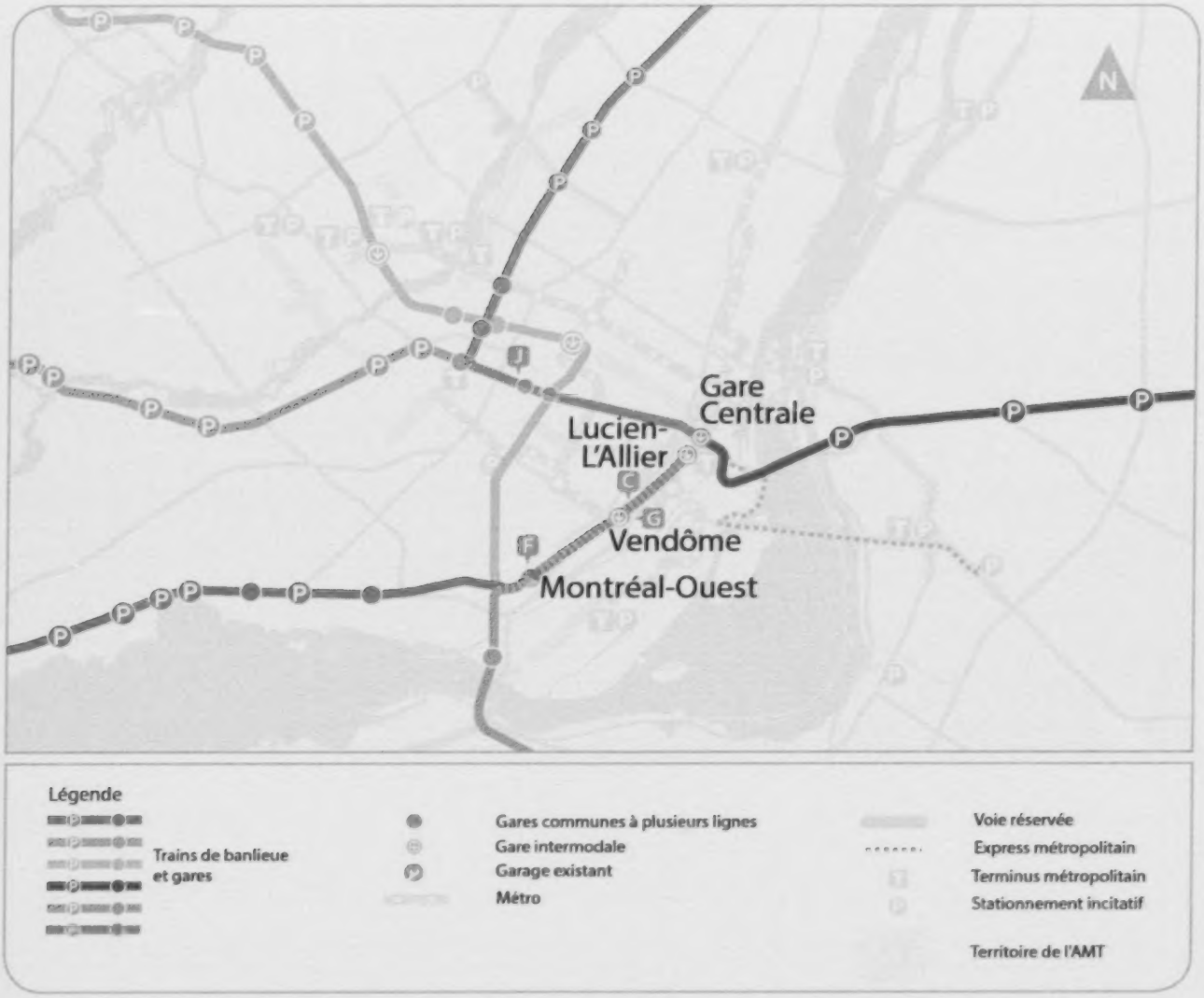
RÉF. MRO 0013 IFR 0227 | GPS ▶ PORTE 2 / JALON 2.2 | AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	1,182	0,305	0,186	4,980	22,766	29,419

Infrastructures communes

Afin d'accroître l'achalandage et la part modale des transports collectifs dans la région, tel que présenté dans le Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite augmenter le service sur le réseau de trains de banlieue, renforcer sa fiabilité et améliorer le confort des usagers.

L'AMT envisage ainsi la réfection des infrastructures et de la signalisation ferroviaires afin d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements de trains sur l'ensemble du réseau. Toujours dans l'idée d'améliorer le confort et la fiabilité du service, l'AMT prévoit moderniser plusieurs nœuds de connexion et gares, en particulier les quais, situés à des endroits stratégiques sur le réseau. Des investissements sont également envisagés afin de moderniser un certain nombre de ponts et viaducs.



A. Emprises ferroviaires et autres – Acquisition *(non illustré)*

B. Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures *(non illustré)*

C. Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

D. Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes *(non illustré)*

E. Caténaire – Remplacement des relais de protection *(non illustré)*

F. Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude

G. Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude

H. Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d'acquisition de données – Ingénierie *(non illustré)*

I. Infrastructures ferroviaires – Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d'art *(non illustré)*

J. Programme Réno-structures – Pont Cornwall

K. Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps *(non illustré)*

L. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition

RÉF. IFR 0236 IFR 0237 | GPS ▶ REVUE PÉRIODIQUE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'AMT a amorcé des discussions en vue de faire l'acquisition d'emprises ferroviaires appartenant au CN et au CP. Grâce à ces acquisitions, l'AMT sera en mesure de réaliser des économies au chapitre des charges d'exploitation tout comme pour la réalisation d'aménagements projetés. Cette provision pourra aussi servir, le cas échéant, à acquérir des propriétés situées aux abords des gares et garages des lignes de trains de banlieue pouvant servir à l'agrandissement des stationnements ainsi qu'à l'acquisition d'immeubles requis à des fins opérationnelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	6,066	1,819	4,273	–	12,158

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

RÉF. IFR 0088 | GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson, des améliorations doivent être apportées aux infrastructures pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest–Dorion), où passent aussi des trains de marchandises du CP (axe Montréal-Toronto).

La mise en place d'un système de commande centralisée de la circulation (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare permettra aux trains de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions. De plus, l'installation des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage permettra de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures. Des voies de garage de matériel roulant défectueux seront ajoutées aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue. En outre, l'ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare réduira les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto tandis qu'un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Lachine réduira les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc.

Le projet prévoit aussi le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach, ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc. Le prolongement de la voie n° 3 est toutefois tributaire du projet de réfection de l'échangeur A20/A520 à Dorval piloté par le MTQ. Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	18,503	2,979	7,182	9,557	–	38,221

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR 0076 | GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Tous les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier, ce qui représente quotidiennement un nombre important de mouvements de trains, dont la majorité se fait en période de pointe. Une étude de simulation de pannes a démontré le manque de flexibilité du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées au niveau des aiguillages et liaisons ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne produit des retards en cascade sur l'ensemble des autres trains. Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable. Les inspections effectuées par le CP et l'AMT ont permis de déterminer les travaux à réaliser pour prévenir les bris responsables des interruptions de service et maintenir la vitesse des trains.

Par ailleurs, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km est la cause d'importantes interruptions de service. Il doit être remplacé par un système de dernière génération. Il faut aussi augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires en facilitant la rencontre des trains à contresens. La 3e voie au sud sera prolongée sur 4,8 km jusqu'à Montréal-Ouest et des voies de liaison seront installées.

Les travaux connexes incluent, entre autres, la construction d'une structure de protection au niveau de la passerelle piétonnière « Grand Boulevard », l'élargissement du quai Sud de la gare Vendôme pour accéder à la 3e voie, ainsi qu'une participation financière pour la reconstruction du viaduc Décarie.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	26,573	9,126	–	–	–	35,699

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes

RÉF. IFR 0233 IFR 0234 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, gares, etc.) servant à l'exploitation de ses lignes de trains de banlieue. Des travaux d'entretien majeur sont nécessaires de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement. Il faut notamment réaliser des études sur les structures des ponts des réseaux du CN et du CP afin d'identifier les travaux à venir à moyen terme, en plus de mettre en place un programme d'interventions ponctuelles, préventives ou curatives sur les infrastructures civiles et ferroviaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	4,972	5,096	4,852	–	14,920

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Caténaire – Remplacement des relais de protection

RÉF. MRO 0007 GPS JALON 2.2 AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,617	1,073	0,401	0,010	–	2,101

Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude

RÉF. IFR 0077 GPS PORTE 1 AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,952	1,663	1,570	–	–	4,155

Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude

RÉF. IFR 0117 GPS PORTE 1 AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,530	1,951	2,238	–	–	4,719

En mars 2015, le gouvernement du Québec confirmait qu'il désignait la STM comme gestionnaire et maître d'œuvre de ce projet. La contribution de l'AMT reste cependant indispensable afin de faire valoir les enjeux et problématiques spécifiques au réseau de trains de banlieue.

Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d'acquisition de données – Ingénierie

RÉF. IFR 0231 | GPS PORTE 2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,135	0,966	0,629	–	–	1,730

Infrastructures ferroviaires – Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d'art

RÉF. IFR 0241 | GPS PORTE 1 | AXE MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	1,967	3,767	2,767	–	8,501

Programme Réno-structures – Pont Cornwall

RÉF. IFR 0089 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,733	0,170	7,910	–	–	10,813

Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps

RÉF. IFR 0240 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,667	0,667	0,667	–	2,001

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8006 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Infrastructures communes

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Ligne Deux-Montagnes

Première ligne de trains électrifiée au Canada, la ligne Deux-Montagnes a été inaugurée en 1918 après l'achèvement du tunnel Mont-Royal. Entre 1992 et 1995, cette ligne a fait l'objet d'importants travaux de réfection des infrastructures ferroviaires, de la signalisation et du matériel roulant. Avec près de 7,7 millions de passagers en 2014, cette ligne est aujourd'hui la plus fréquentée et représente 43 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau. Desservant directement le centre-ville en passant à travers le tunnel Mont-Royal, elle permet d'accéder rapidement au principal pôle d'activités de la région métropolitaine. La connexion de la Gare Centrale avec le réseau de métro permet également à la clientèle d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal. En 2014, l'AMT a procédé à l'acquisition de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes, ce qui lui permet de réduire ses coûts d'exploitation et d'avoir plus d'autonomie pour la réalisation de projets futurs.

La forte popularité de la ligne Deux-Montagnes se traduit en effet par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, ce qui limite la croissance de la clientèle et engendre de nombreux défis de qualité de service. Dans ce contexte, l'AMT souhaite augmenter la capacité d'accueil de la ligne afin d'améliorer le confort et la fiabilité du service, au bénéfice de la clientèle actuelle comme de la clientèle future.

Légende

- Trains de banlieue et gares
- Voie réservée
- Gare intermodale
- Garage existant
- Métro
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

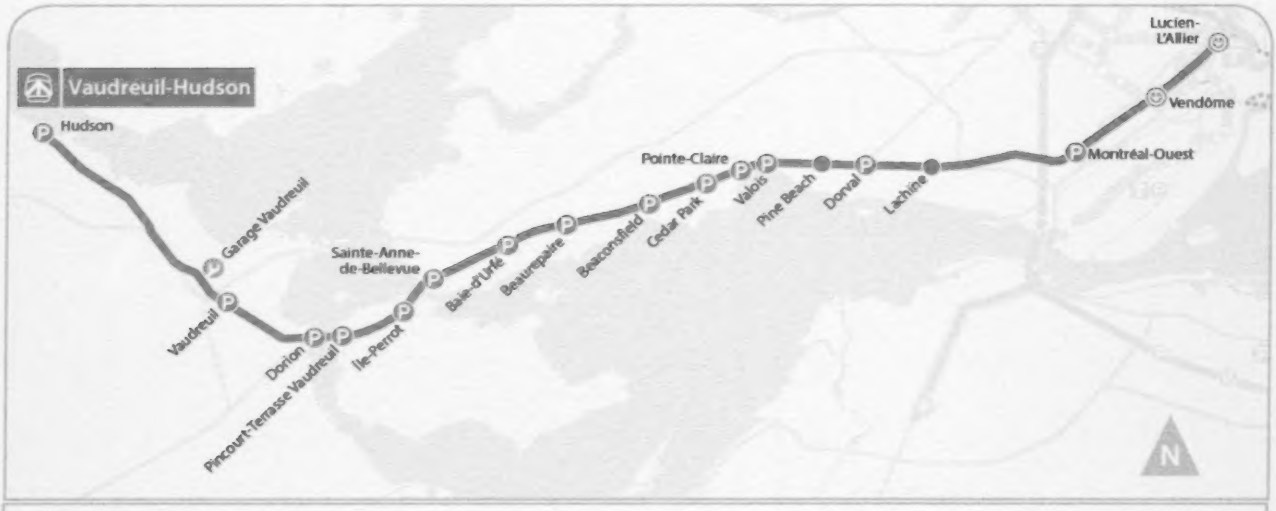
RÉF.	IER 0228	GPS ▶ REVUE PÉRIODIQUE	Programme de développement – Axe Deux-Montagnes
RÉF.	PLA 8007	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Deux-Montagnes

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,313	0,437	–	–	–	0,750

Ligne Vaudreuil-Hudson

En service sans interruption depuis 1887, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ entre 1982 et 1989. Avec près de 3,8 millions de passagers en 2014, elle est la deuxième ligne la plus fréquentée et représente près de 21 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. En desservant directement le centre-ville, cette ligne permet aux résidents de l'ouest de l'île et de la couronne sud-ouest de se rendre au cœur de Montréal, principal pôle d'activités dans la région, et d'accéder au réseau de métro.

Pour conserver à long terme l'achalandage de cette ligne, aux prises avec des problèmes récurrents de saturation des voitures et de nombre de départs insuffisants face à la demande, l'AMT est consciente qu'il faut accroître l'offre de service dans les années à venir.



Légende

- Trains de banlieue et gares
- Gare intermodale
- Garage existant
- Métro
- Voie réservée
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

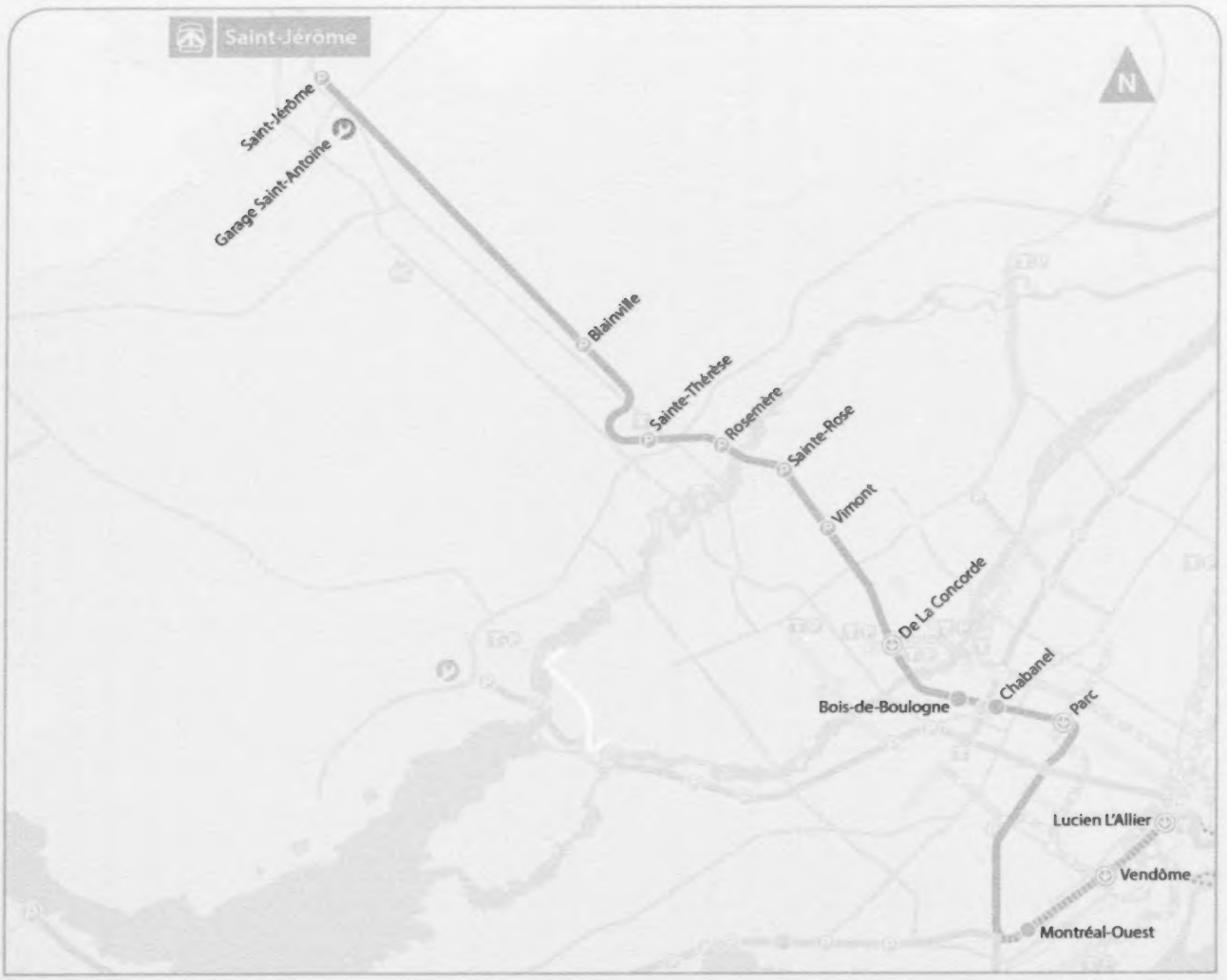
RÉF. PLA 8008 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Vaudreuil-Hudson

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Saint-Jérôme

En fonction de 1882 à 1981, la ligne Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation de la congestion automobile découlant de travaux routiers. La demande pour ce service s'étant confirmée par une hausse constante de l'achalandage, la ligne a été rendue permanente en 2000. En 2007, la ligne a été prolongée de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme. En 2014, elle représentait un achalandage de plus de 2,8 millions de déplacements annuels, ce qui en fait la troisième ligne de trains la plus achalandée du réseau. Cet achalandage est en progression constante depuis les dernières années, avec une croissance de 28 % entre 2008 et 2014.

Les travaux requis pour augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons, achevés en 2013, ont permis de procéder à une hausse de service sur la ligne en période de pointe, en soirée et durant la fin de semaine. Afin d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, une mise à niveau des quais sera effectuée sur plusieurs gares.



Légende

- Trains de banlieue et gares
- Gare intermodale
- Garage existant
- Métro
- Voie réservée
- Halte-covoiturage
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

RÉF.	IFR 0063	GPS	PORTE 0	Gare Mirabel – Aménagement d'une nouvelle gare
RÉF.	PLA 8009	GPS	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Saint-Jérôme

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Mont-Saint-Hilaire

En service de 1859 à 1988, la ligne Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation découlant de travaux routiers. En réponse au succès d'achalandage, l'offre de service sur la ligne a été régulièrement augmentée depuis l'année 2000. En 2014, elle permettait près de 2,3 millions de déplacements annuels. Cette ligne a bénéficié d'une très forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage entre 2008 et 2014 de près de 45 %.

Forte de ce succès, l'AMT souhaite poursuivre la croissance de la clientèle sur cette ligne en offrant un service encore plus performant en termes de capacité, de rapidité et d'accès aux gares.

Le réaménagement de plusieurs gares a été achevé ou est en cours, ce qui encourage l'accroissement de la clientèle en facilitant l'accès aux équipements pour tous les modes. Par ailleurs, la modernisation des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons permettra d'augmenter la capacité d'accueil de la ligne, en prévision d'une amélioration de service.

A. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

B. Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité *(non illustré)*

C. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJET EN RÉALISATION

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR 0007 | GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée de manière temporaire à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, le stationnement a été agrandi à quatre reprises, pour atteindre 694 places en 2009. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux clients à cette gare, le stationnement a été aménagé de façon permanente à l'automne 2012 et a été agrandi à près de 837 places au printemps 2013.

La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complétera sous peu ses investissements dans le secteur de façon à achever différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués, soit la Ville, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) et la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée du Richelieu. La Ville a financé la portion de rue reliant les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la ville. Avec l'ajout d'une troisième voie ferrée [réf. IFR 0064], des travaux résiduels sont à terminer, notamment le raccordement à la piste cyclable, l'ajout de supports à vélo, d'une billetterie et d'un centre d'information à affichage dynamique, et la finalisation des travaux de la boucle d'autobus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,327	0,225	2,088	–	–	7,640

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR 0064 | GPS ▶ JALON 2.2 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,724	7,786	5,411	–	–	16,921

ENVELOPPE DE CONCEPTS

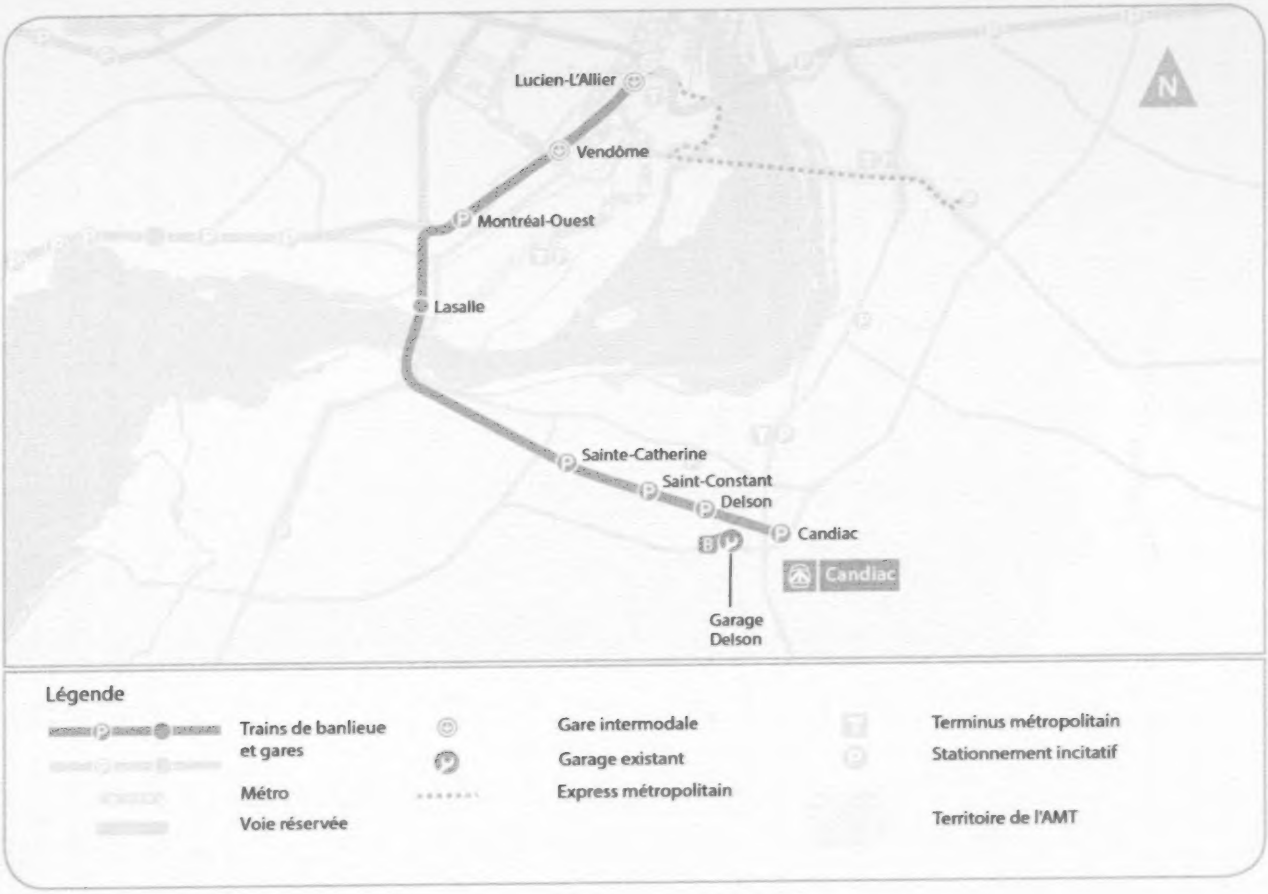
RÉF. PLA 8010 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Mont-Saint-Hilaire

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Candiac

En fonction de 1887 à 1980, la ligne Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001, comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers majeurs. En réponse au succès immédiat de la ligne, l'AMT a progressivement bonifié l'offre de service. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac et, en juillet 2009, le service a été déclaré permanent. En juin 2011, le service a été à nouveau accru afin d'atténuer l'impact de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier ; depuis, le pont a été régulièrement fermé, partiellement ou totalement, afin d'y exécuter des travaux majeurs de rénovation. En 2014, la ligne Candiac représentait un achalandage annuel égal à un peu plus de 1,1 million de déplacements. Cette ligne a bénéficié d'une forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années.

Consciente de la demande pour un renforcement du service, l'AMT prévoit plusieurs mesures permettant d'améliorer la capacité, la fiabilité et la couverture du service offert sur cette ligne.



A. Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

B. Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I

C. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJET EN RÉALISATION

Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR 0012 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'achalandage de la ligne Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2014 plus de 4 600 passagers par jour. Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité et la fréquence des trains sur cette ligne. Il est cependant nécessaire d'apporter, au préalable, des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I [réf. IFR 0002], inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction Sud (connexion à la subdivision Westmount) ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson et d'une voie de liaison à la jonction de l'embranchement du Seaway pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatiques pour améliorer la sécurité des passagers ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour améliorer la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,778	4,345	4,331	2,196	–	19,650

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I

RÉF. IFR 0002 GPS ▶ JALON 2.2 AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,685	6,854	5,461	–	–	21,000

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8011 GPS ▶ JALON DÉMARRAGE Enveloppe de concepts – Ligne Candiac

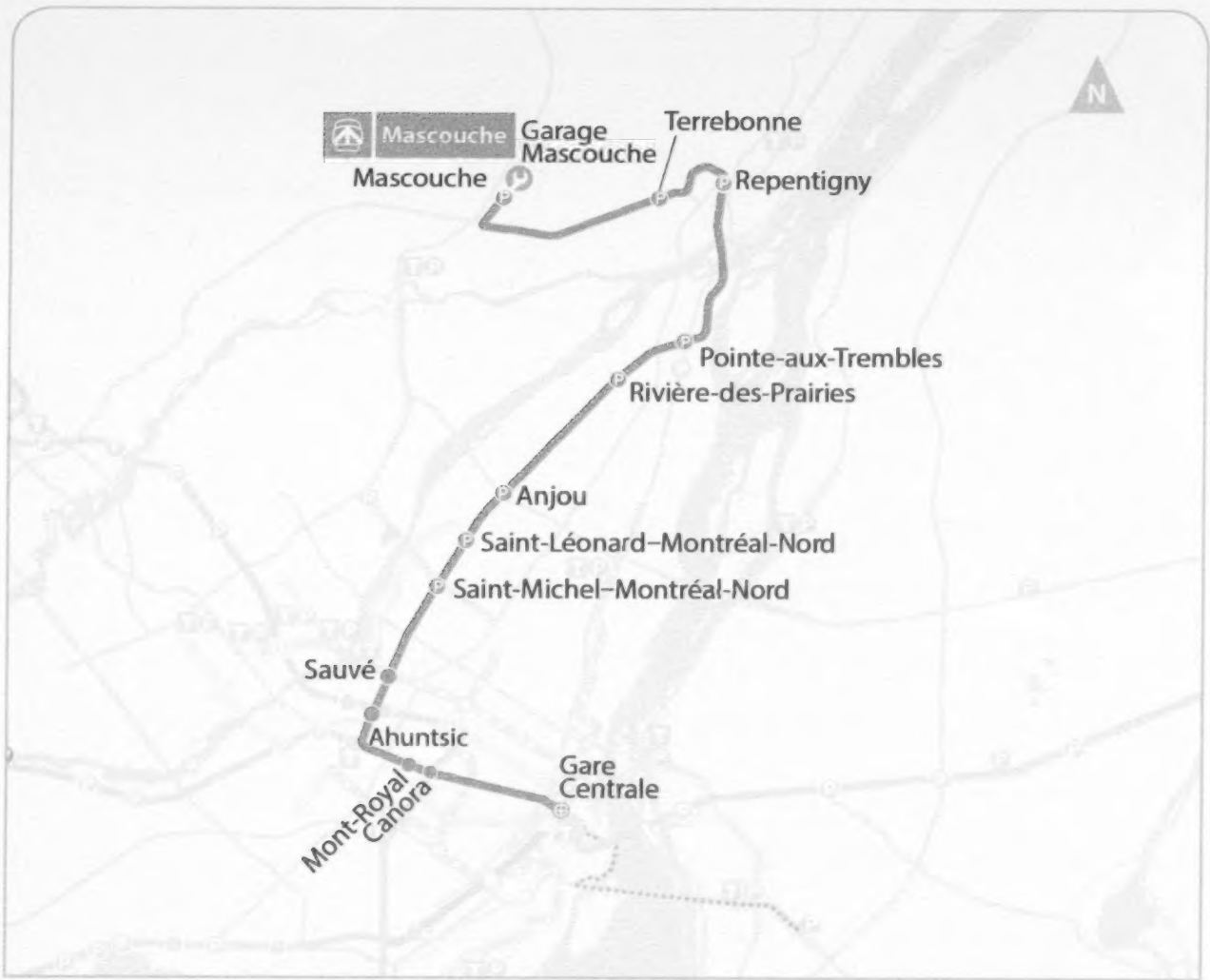
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Mascouche

En décembre 2014, l'AMT mettait en service la ligne Mascouche afin de combler le manque d'infrastructures de transport collectif dans l'est de l'île de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine, un secteur qui connaîtra une forte croissance démographique au cours des quinze prochaines années selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Cette nouvelle ligne de trains de banlieue vient répondre à la croissance des besoins en mobilité attendue dans ce secteur, en reliant la gare Mascouche à la Gare Centrale en 65 minutes. La population nouvellement desservie peut ainsi accéder au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région, à l'aide d'un service de transport collectif rapide, fiable et confortable. La ligne Mascouche permet aussi à ses usagers d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal.

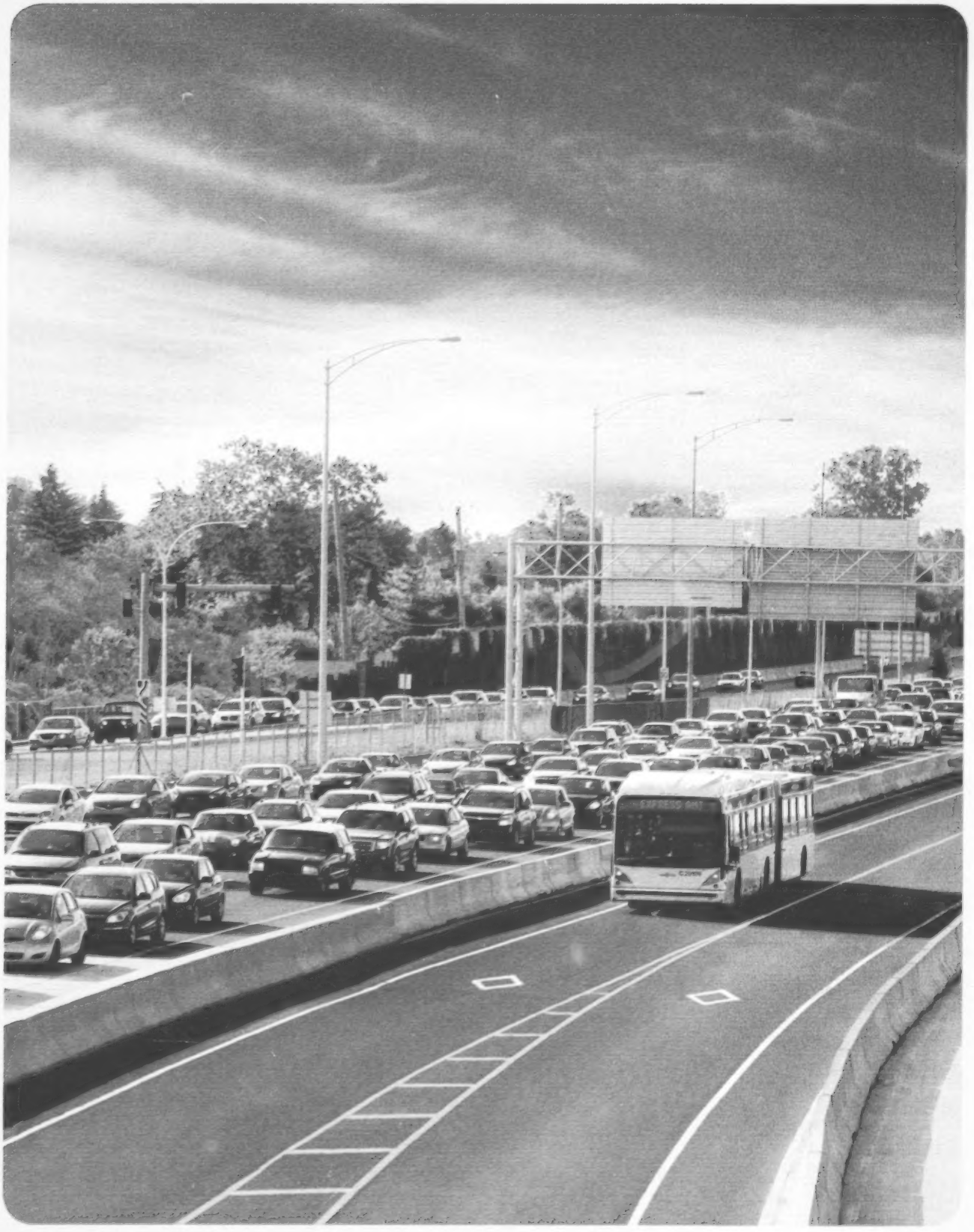
Conformément aux orientations de l'AMT en matière d'intermodalité, les nouvelles gares ont été aménagées de manière à offrir un accès facile et sécuritaire, tant aux automobilistes qu'aux usagers des transports actifs et collectifs. De plus, en lien avec la Politique d'accessibilité adoptée en 2008, il est prévu que l'ensemble des gares et des quais le long de la ligne soit, à terme, accessible aux personnes à mobilité réduite ou vivant avec des limitations.

Cette ligne est partiellement électrifiée et fonctionne à l'aide de locomotives bimodes (alimentation électrique et diesel), contribuant ainsi à une réduction des émissions de GES liées aux déplacements des personnes.



REF. PLA 8015 GPS JALON DÉMARRAGE Enveloppe de concepts – Ligne Mascouche

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100



Mesures d'atténuation

Des solutions à la congestion routière

Depuis l'été 2011, en réponse à la congestion routière induite par les travaux routiers, Mobilité Montréal permet de mettre en place rapidement et à moindre coût des mesures incitant la population à utiliser les transports actifs et collectifs pour réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier.

Les mesures couvrent trois volets :

- le développement des équipements en transport collectif
- la bonification des services en transport collectif et la promotion des mesures tarifaires
- l'amélioration de la communication

L'AMT entend apporter son soutien en mettant sur pied des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. La mise en place de ces mesures d'atténuation de la congestion se fait en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L'AMT y voit aussi une opportunité pour attirer de nouveaux utilisateurs des transports collectifs.

PROJETS EN RÉALISATION

Mesures d'atténuation 2012-2013

RÉF. IFR 0229 | GPS JALON 2.2 | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

Dans le cadre des mesures d'atténuation des impacts des grands chantiers routiers dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT planifie l'agrandissement du stationnement du terminus Châteauguay. L'aménagement prévoit l'ajout d'environ 80 places aux 85 places déjà aménagées en 2012. Les aménagements sont prévus au printemps 2016.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,472	0,198	–	–	–	0,670

Mesures d'atténuation 2014-2015

RÉF. IFR 0160 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

Plusieurs chantiers routiers sont en cours ou seront bientôt lancés dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi le MTQ a annoncé des mesures d'atténuation de la congestion routière. L'AMT est responsable de l'aménagement de plusieurs d'entre elles, notamment :

CHANTIER PONT HONORÉ-MERCIER / ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE :

Bonification des stationnements :

- Gare Sainte-Catherine
- Stationnement Georges-Gagné

CHANTIER PONT CHAMPLAIN / TURCOT / BONAVENTURE :

Bonification des stationnements :

- Gare Vaudreuil
- Stationnement Chambly

CHANTIER LONGUEUIL / COURONNE SUD :

Aménagement d'un nouveau stationnement :

- Stationnement Verchères

MESURES GÉNÉRALES :

- Programme de supports à vélo

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,893	2,395	–	–	–	3,288

Mesures d'atténuation 2015-2016

RÉF. IFR 0203 | GPS ▶ REVUE PÉRIODIQUE | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

Plusieurs chantiers routiers sont en cours ou seront bientôt lancés dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi le MTQ a annoncé des mesures d'atténuation de la congestion routière. L'AMT est responsable de l'aménagement de plusieurs d'entre elles, notamment :

CHANTIER LAVAL / COURONNE NORD :

Aménagement d'un nouveau stationnement :

- Gare Repentigny

Aménagement de dépose-minute et amélioration des accès pour les vélos :

- Gare Rosemère (chemin de la Grande-Côte et rue Jean)
- Gare Rosemère (chemin de la Grande-Côte et rue de Rosemère)

CHANTIER LONGUEUIL / COURONNE SUD :

Aménagement d'un espace-vélo :

- Terminus Longueuil

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,308	1,233	–	–	–	1,541

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017

RÉF. IFR 0156 IFR 0239 IFR 0244 | GPS ▶ JALON 2.2 | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 3 RTMA

En mars 2013, le MTQ a annoncé des investissements de 40 M$ pour atténuer les effets de la congestion routière en lien avec le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, dont 14 M$ pour l'AMT. Deux mesures sont à réaliser en 2016. Ces mesures sont financées à 100 % par le MTQ :

- Ligne Candiac – Nouvelle gare du Canal
- Terminus complémentaire au terminus Centre-ville – Location d'un terrain et ajout de quais d'autobus

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,971	11,399	1,382	–	–	13,752

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. IFR 0223	GPS ▶ REVUE PÉRIODIQUE	Chantier Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
RÉF. IFR 0235	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Mesures d'atténuation 2016-2017

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2016	2017	2018	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,154	5,630	9,216	–	–	15,000

Annexe A

Équipements et infrastructures métropolitains

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES		(P) 2015	($) 2015	(Co) 2015	(BE) 2015	(Vélo) 2015	(Auto) 2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	488	5 964	7 675 000	7 562 800	1,5%
Vaudreuil-Hudson	18	14		18		655	3 249	3 763 500	3 749 700	0,4%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	333	3 501	2 863 800	2 943 100	2,8%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6		24	6	384	3 520	2 303 100	2 303 000	0,0%
Candiac	5+3	4		15		166	1 468	1 077 300	1 095 500	1,7%
Mascouche[1]	8+3	8		24		209	2 837	104 000	1 376 200	
TOTAL	**59**	**47**	**517**	**293**	**22**	**2 230**	**20 539**	**17 786 700**	**19 030 300**	**7,0%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS								ACHALANDAGE GARE (M+D train)		
DEUX-MONTAGNES	(Vélo) 2015	(Auto) 2015	($) 2015	(Co) 2015	(BE) 2015	ACHALANDAGE P 2015	TAUX D'OCCUPATION R 2014	TAUX D'OCCUPATION P 2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Deux-Montagnes	247	1 256	249	123	2	267 700	92%	85%	1 628 200	1 566 000	-3,8%
Grand-Moulin	44	304		33		74 100	96%	97%	484 800	478 600	-1,3%
Sainte-Dorothée	21	1 101		6		259 100	92%	93%	984 400	977 200	-0,7%
Île-Bigras	15	65		2		16 000	99%	98%	163 700	147 200	10,1%
Roxboro-Pierrefonds	44	918	171	7	2	196 500	92%	85%	1 367 200	1 370 100	0,2%
Sunnybrooke	21	515		5	2	125 400	98%	97%	787 900	790 200	0,3%
Bois-Franc	21	742		4	2	169 300	91%	91%	832 100	844 200	1,5%
Du Ruisseau	21	1 063		5		225 400	82%	84%	706 600	698 400	-1,2%
Montpellier	28	-	-	-	-	-	-	-	642 900	576 900	-10,3%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	-	603 600	630 900	4,5%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	-	461 500	431 500	-6,5%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	6 687 100	6 614 300	-1,1%
SOUS-TOTAL	483	5 964	420	185	8	1 343 500	91%	86%	13 950 000	13 125 500	-5,9%
VAUDREUIL-HUDSON											
Hudson	7	47		2		4 200	47%	35%	26 000	26 000	0,0%
Vaudreuil	54	593		2		135 900	93%	91%	481 800	506 900	5,2%
Dorion	32	103		2		23 300	74%	90%	167 500	171 000	2,1%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	26	238		2		45 100	100%	100%	228 100	236 600	3,7%
Île-Perrot	36	272		2		59 500	85%	87%	227 900	237 000	4,0%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287		2		46 900	68%	66%	172 700	167 800	-2,8%
Baie-d'Urfé	15	72				14 700	75%	81%	95 700	93 100	-2,7%
Beaurepaire	31	41				8 800	76%	85%	194 600	209 200	7,5%
Beaconsfield	86	452				108 100	97%	95%	680 300	697 800	2,6%
Cedar Park	49	28				6 800	95%	96%	216 800	226 700	4,6%
Pointe-Claire	61	587		2		92 400	62%	62%	363 100	320 500	-11,7%
Valois	46	145				31 200	82%	85%	268 300	259 500	-3,3%
Pine Beach	30	-							143 600	131 700	-8,3%
Dorval	43	372		2		86 700	93%	92%	248 600	220 100	-11,5%
Lachine	102								276 000	251 700	-8,8%
Montréal-Ouest	15	12		2		2 800	83%	93%	494 100	478 300	-3,2%
Vendôme	-	-		-		-	-	-	1 408 200	1 371 200	-2,6%
Lucien-L'Allier	-	-		-		-	-	-	1 834 100	1 894 200	3,3%
SOUS-TOTAL	655	3 269		18		686 400	83%	83%	7 517 400	7 485 300	-0,4%
SAINT-JÉRÔME											
Saint-Jérôme	30	720		2	2	151 200	82%	83%	412 400	448 700	8,8%
Blainville	36	576		4	2	123 600	84%	85%	440 000	472 800	7,5%
Sainte-Thérèse	55	680	97	10	2	142 000	87%	83%	600 800	595 500	-0,9%
Rosemère	58	382		7		82 400	85%	86%	484 400	499 800	3,2%
Sainte-Rose	83	713		2		133 100	80%	74%	490 800	485 200	-1,1%
Vimont	14	328		2		77 100	88%	93%	286 000	294 100	2,8%
De la Concorde	53	102			2	25 800	96%	100%	833 300	859 300	3,1%
Bois-de-Boulogne	4								174 100	172 800	-0,7%
Chabanel	-								92 800	92 700	-0,1%
Parc	-								1 074 200	1 119 600	4,2%
Montréal-Ouest	-								137 900	139 100	0,9%
Vendôme	-								175 800	167 400	-4,8%
Lucien-L'Allier	-								525 400	539 200	2,6%
SOUS-TOTAL	333	3 501	97	27	8	735 200	84%	83%	5 727 900	5 886 200	2,8%
MONT-SAINT-HILAIRE											
Mont-Saint-Hilaire	45	837		2		154 400	75%	73%	517 000	521 300	0,8%
McMasterville	90	723		2		92 300	52%	51%	329 100	321 400	-2,3%
Saint-Basile-le-Grand	148	444		5	2	102 100	93%	91%	423 100	433 200	2,4%
Saint-Bruno	35	548		6	2	112 800	82%	82%	301 800	290 800	-3,6%
Saint-Hubert	30	600		4		108 800	75%	72%	340 100	329 200	-3,2%
Saint-Lambert	36	368		5	2	88 800	98%	96%	402 100	420 300	4,5%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	2 293 000	2 289 900	-0,1%
SOUS-TOTAL	384	3 520		24	6	658 200	78%	76%	4 806 200	4 806 100	0,0%
CANDIAC											
Candiac	7	343		4		38 300	56%	44%	137 000	133 100	-2,8%
Delson	7	106		2		11 500	48%	43%	62 900	69 700	10,8%
Saint-Constant	42	350		7		71 600	84%	81%	293 000	277 600	-5,3%
Sainte-Catherine	86	669		2		135 400	77%	80%	450 300	485 500	7,8%
LaSalle	24								103 800	100 900	-2,8%
Montréal-Ouest	-								103 000	86 400	-16,1%
Vendôme	-								513 400	532 500	3,7%
Lucien-L'Allier	-								491 100	505 200	2,9%
SOUS-TOTAL	166	1 468	-	15	-	256 800	71%	69%	2 154 300	2 190 900	1,7%
MASCOUCHE											
Mascouche	-	505		2		78 900	81%	62%	26 700	269 300	-
Terrebonne	-	726		9		58 900	35%	32%	14 500	159 700	-
Repentigny	42	596		2		51 400	70%	34%	31 900	379 100	-
Pointe-aux-Trembles[2]	-	316		4		6 500		16%	-	30 800	-
Rivières-des-Prairies	18	202		2		40 100	66%	79%	9 500	151 400	-
Anjou	15	308		2		31 800	28%	41%	6 500	114 000	-
Saint-Léonard–Montréal-Nord	30	179		3		22 400	37%	50%	8 200	125 100	-
Saint-Michel–Montréal-Nord	90	5		-		200	-	16%	3 700	47 200	-
Sauvé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27 800	-
Mountsic	14	-	-	-	-	-	-	-	3 900	47 200	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500	80 800	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	-	3 500	48 100	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	96 000	1 271 900	-
SOUS-TOTAL	376	2 837	-	24	-	290 100	54%	43%	207 900	2 724 400	-
TOTAL	**2 230**	**20 539**	**517**	**293**	**22**	**3 941 300**	**83%**	**77%**	**35 573 900**	**38 060 400**	**7,0%**

[1] Ouverture le 1er décembre 2014 (P) Stationnement ($) $ (projet pilote) (Co) Covoiturage (BE) Borne électrique (Vélo) Vélo (Auto) Automobile

[2] Ouverture le 6 juillet 2015

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS				STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		2015	2015	2015	2015	2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 535 500	1 532 300	0,2%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**13**	**2**	**74**	**2 313**	**1 535 500**	**1 532 300**	**-0,2%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D en hommage)	
	RÉSERVÉS	ACCÈS 2015	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Angrignon	4	23	6 499 600	1,2%
Cartier	2	23	4 879 000	1,9%
Centre Ville	10	64	12 406 400	1,7%
Côte Vertu	3	27	13 061 000	1,5%
De Montarville	2	10	233 400	0,6%
Henri Bourassa Nord [1]	2	7	472 800	30,5%
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 175 000	1,1%
Le Carrefour	2	12	451 700	9,8%
Longueuil	7	67	13 784 300	3,9%
Montmorency	3	19	6 645 700	4,4%
Panama	5	45	2 448 800	11,1%
Radisson	6	18	4 804 800	7,5%
Repentigny	2	9	469 900	1,3%
Saint-Eustache	2	8	538 300	1,0%
Sainte-Thérèse	1	14	948 200	2,6%
Terrebonne	2	23	2 476 500	7,2%
TOTAL		**384**	**76 295 400**	**1,6%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A Bonaventure/TCV	oui	16,6	17,1
A20	-	1,4	1,4
A25	-	3,7	6,0
Accès Taschereau	-	0,4	0,4
Concorde/Notre Dame	-	1,7	1,5
Côte des Neiges	-	4,9	5,0
Henri Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte Vertu	oui	6,5	4,8
Newman	-	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R 116	-	5,5	1,4
R 125/ Pie IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R 132/Montbrun		1,5	0,0
R 134/R 134		1,0	1,0
René Lévesque/Notre Dame	oui	6,7	6,7
Saint Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R 132 138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	10,4	10,4
TOTAL		**98,2**	**85,2**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO				
	2015	2015	2015	2015	2015	TAUX D'OCCUPATION A. 2014	P. 2015	RÉSULTATS 2014	PRÉVISION 2015	VARIATION 2015/2014
Angrignon	91	733	-	-	-	56%	55%	103 900	101 000	2,8%
Beauharnois		50				23%	15%	2 900	1 900	34,5%
Chevrier	74	2 313		13	2	88%	90%	513 500	525 800	2,4%
Cartier	71	609	127	20	2	92%	91%	139 300	139 100	0,1%
Chambly	31	577	-	10	2	100%	100%	114 500	115 600	1,0%
Châteauguay	15	590		5	2	95%	90%	119 800	116 100	3,1%
De Montarville	35	307		2	2	93%	93%	71 500	71 600	0,1%
Georges Gagné	31	527		2		90%	91%	97 900	98 600	0,7%
Halte covoiturage Mirabel [2]	15	104	-	-	-	-	100%		20 900	
La Prairie	15	566		10	2	85%	86%	122 700	121 100	1,3%
Le Carrefour	37	140		2		48%	51%	18 200	18 300	0,5%
Longueuil	370	1 770	-	-	-	66%	69%	294 900	306 700	4,0%
Mercier	-	33		2		87%	90%	7 200	7 500	4,2%
Montcalm-Candiac	28	244				90%	97%	23 000	59 800	
Montmorency	266	1 327		39	-	93%	98%	310 500	327 600	5,5%
Namur	39	425	83	6		87%	73%	93 100	78 100	16,1%
Panama	144	962	-	17		100%	98%	239 500	238 100	0,6%
Radisson	30	534	-	103	2	97%	96%	130 000	129 400	0,5%
Repentigny	14	291		2	2	85%	65%	61 800	47 600	23,0%
Seigneurial	31	125			-	49%	54%	15 400	17 000	10,4%
Saint-Eustache	29	20		2	-	75%	77%	3 700	3 900	5,4%
Sainte Julie	52	468		9		73%	74%	86 100	87 800	2,0%
Saint Martin	7	294	-	-	-	9%	12%	6 900	8 700	26,1%
Sherbrooke	-	250		2	-	53%	36%	33 300	22 600	32,1%
Terrebonne	62	1 388	140	10	2	74%	68%	245 900	237 700	3,3%
TOTAL	**1 487**	**14 667**	**350**	**256**	**18**	**81%**	**80%**	**2 855 500**	**2 902 500**	**1,6%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 717**	**35 188**	**867**	**549**	**40**	**82%**	**78%**	**6 571 300**	**6 843 800**	**4,1%**

Stationnement | $ (projet pilote) | Covoiturage | Borne électrique | Vélo | Automobile

[1] Fermeture fin août 2015

[2] Ouverture à la fin automne 2014 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion

Annexe B

Autorisations ministérielles

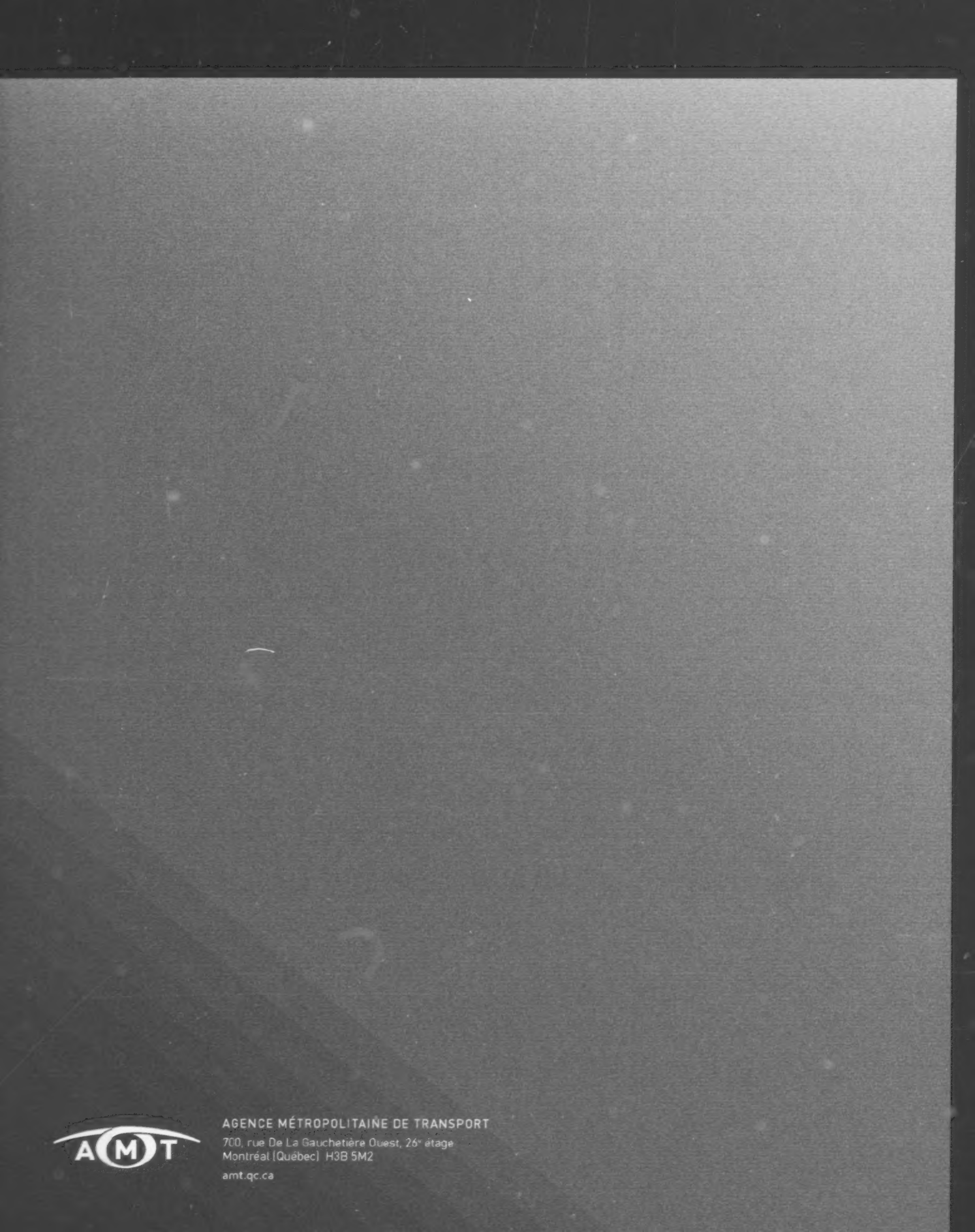
Cette section présente les projets pour lesquels une lettre d'autorisation ministérielle a été reçue, en date du 11 décembre 2015, autorisant ainsi la dépense budgétaire partielle ou totale des projets.

AUTORISATIONS PARTIELLES

IFR 0109	Programme Réno-Tunnel
PLA 0007	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures
TI-0012	Vente de titres et perception des recettes – Automatisation
IFR 0002	Ligne Candiac – Site de garage – Terrain
IFR 0223	Chantier Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

AUTORISATIONS TOTALES

IFR 0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine
IFR 0054	Jonction de l'Est – Étagement
TI 0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II
IFR 0034	Terminus et stationnement Sainte-Julie
IFR 0174	Échangeur R-132 et R-134 – Mesures préférentielles pour les autobus
IFR 0172	Axe R-116 entre saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand – Mesures préférentielles pour les autobus
IFR 0177	Boulevard Des Laurentides – Voie réservée – Signalisation
IFR 0189	Axe du boulevard Notre-Dame à Laval – Mesures préférentielles pour les autobus
MRO 0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures
MRO 0017	Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures
IFR 0006	Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité
IFR 0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
IFR 0229	Mesures d'atténuation 2012-2013
IFR 0160	Mesures d'atténuation 2014-2015
IFR 0203	Mesures d'atténuation 2015-2016
IFR 0156 IFR 0239	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017



AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
amt.qc.ca